

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



**MAKALAH**

**UPAYA PENINGKATAN KINERJA OPERASIONAL  
PENpERAPAN *ISPS Code* BAGI AWAK KAPAL  
DI TB TEMBAGA 3 AJKWA**

Oleh :

**ARY JOKO NUGROHO**

**NIS. 03144/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2024**

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



**MAKALAH  
UPAYA PENINGKATAN KINERJA OPERASIONAL  
PENERAPAN *ISPS Code* BAGI AWAK KAPAL  
DI TB TEMBAGA 3 AJKWA**

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

**Oleh :**

**ARY JOKO NUGROHO  
NIS. 03144/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2024**

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




**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**


Nama : ARY JOKO NUGROHO  
No. Induk Siwa : 03098/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : **UPAYA PENINGKATAN KINERJA OPERASIONAL  
PENERAPAN *ISPS Code* BAGI AWAK KAPAL DI TB  
TEMBAGA 3 AJKWA”**

Jakarta, Februari 2024  
Pembimbing I,  
Pembimbing II,

  
**Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M**  
Pembina Tingkat I (IV/ C)

  
**Laila Puspita Aanggraini, M.Pd**  
Penata(III/C)  
NIP. 19681129 199403 1 002

Ketua Jurusan Nautika

  
**Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

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



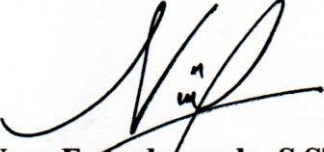
**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**


Nama : ARY JOKO NUGROHO  
No. Induk Siwa : 03144/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : **UPAYA PENINGKATAN KINERJA OPERASIONAL  
PENERAPAN *ISPS Code* BAGI AWAK KAPAL DI TB  
TEMBAGA 3 AJKWA**

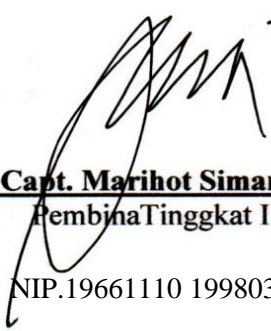
Penguji I


Penguji II

Penguji III

  
**Capt. Vega F. Andromeda, S.ST, S.Pd.**  
**M.Hum, M.Mar**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19790817 200604 1 003

  
**Drs. Sugianto, M.M**  
Penata TK.I (II/Id)  
NIP.19620715 198411 1 001  
Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

  
**Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M**  
Pembina Tingkat I (IV/ C)  
NIP.19661110 199803 1 002

  
**Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

## KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul:

**“UPAYA PENINGKATAN KINERJA OPERASIONAL PENERAPAN ISPS  
Code BAGI AWAK KAPAL DI TB TEMBAGA 3 AJKWA”**

”

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangkapembuatan ataupunulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasabahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Dr, Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Dr. Meilinasari N. H., S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Marihot Sinanjuntak., M.M, selaku dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Laila Puspitasari Anggraini M, Pd selaku dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Istri saya Ranti Jitodiharjo beserta Anak-anak saya ( Adham, Jauza,dan Nizar) yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Juni 2024

Penulis,

Ary Joko Nugroho

NIS. 03144/N-I

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	vii
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	5
D. Metode Penelitian .....	6
E. Waktu dan Ternpat Penelitian .....	7
F. Sistematika Penulisan .....	8
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	10
B. Kerangka Pemikiran .....	14
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	16
B. Analisis Data .....	17
C. Pemecahan Masalah .....	24
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	39
B. Saran .....	39
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	41
<b>BAGAN</b> .....	14
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Spnosis
- Lampiran 2. Ship's Particulars
- Lampiran 3. Crew List Tb Tembaga Ajkwa
- Lampiran 4. Kapal Tb Tembaga 3 Ajkawa
- Lampiran 5, *International Ship Security Certificate*
- Lampiran 6. *Daftar Crew Tembaga 3 Ajkawa* Sertifikat Keterampilan Pelaut
- Lampiran 7. Peta Lokasi Berlabuh
- Lampiran 8. Mutasi Mualim I, Tb Tembaga 3 Ajkawa
- Lampira 9. Fire Hose
- Lampiran 10. Electrical Shock Device (Stun Gun)
- Lampiran 11. Ais (Automatic Identification System)
- Lampiran 12. Ssas (Ship Security Alert System)
- Lampiran 13, Body Checking
- Lampiran 14. Safety And Security Meeting
- Lampiran 15. Akses Satu Pintu



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kapal menurut Undang-undang No 17 tahun 2008 adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di gerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Sehingga Kapal menjadi sarana transportasi laut yang ekonomis, 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. Permasalahan ini dijadikan salah satu sebab sehingga perlu adanya konvensi internasional yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Mengacu pada peristiwa NewYork 11 September 2001 yaitu pengeboman gedung kembar *World Trade Centre (WTC)* oleh Teroris, sehingga pada November 2001 *International Maritime Organization (IMO)* menganggap perlunya dibuat aturan baru tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Pada chapter XI-1 yang berisi tentang upaya khusus untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan XI-2 yang berisi tentang upaya khusus untuk meningkatkan keamanan pelayaran yang aturannya dikeluarkan pada *Safety of Life at Sea (SOLAS)*1974 yang diamandemen pada Desember 2002 dengan dikeluarkannya resolusi konferensi 2, yang merupakan cikal bakal lahirnya *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)*.

Sehubungan dengan penerapan resolusi tersebut maka Negara-negara yang mengadopsi aturan tentang keamanan, wajib melengkapi persyaratan khususnya

fasilitas yang telah ditentukan oleh *ISPS Code*, termasuk di kapal penulis. Sebagaimana kita ketahui masih terdapat banyak kapal dan pelabuhan yang belum mengikuti secara optimal persyaratan yang ditetapkan dalam *ISPS Code* dengan berbagai alasan serta terdapat pelabuhan-pelabuhan yang rawan akan penumpang gelap dan perompak. Dalam *ISPS Code* yang terkait baik langsung maupun tidak langsung mengenai penanganan penumpang gelap dan perompak di kapal adalah : persiapan dalam pemanfaatan fasilitas pelabuhan, memastikan bahwa hanya orang yang diberi hak yang mempunyai akses untuk naik ke atas kapal dan memasuki daerah terbatas pelabuhan (*Restricted Area*) ,serta kegiatan bongkar muat yang mencakup muatan dan perbekalan kapal.

Dalam penerapan *ISPS Code* harus didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas, prasarana, dan fasilitas yang modern, serta koordinasi dengan instansi terkait. Salah satu peraturan dari *ISPS Code* adalah dapat dilihat di Pelabuhan, bahwa jika seseorang yang ingin keluar masuk pelabuhan haruslah menggunakan izin sebagaimana mestinya, agar dapat mencegah masuknya orang atau barang yang dapat mengancam keamanan suatu pelabuhan dan kapal terhadap kegiatan terorisme.

Dalam dunia kemaritiman, keamanan maritim juga telah meluas tidak hanya konsep pertahanan laut terhadap ancaman militer dari negara lain tetapi juga termasuk pertahanan terhadap ancaman non militer antara lain perlindungan terhadap kelestarian alam, jalur perdagangan, pemberantasan aksi ilegal di laut dan lain-lain. Peristiwa demi peristiwa terjadi di beberapa perairan yang ada di dunia beberapa diantaranya sangat mengganggu keamanan kapal-kapal. Intensitas gangguan keamanan di atas kapal merupakan salah satu kendala yang dikhawatirkan terjadi dalam masa pelayaran.

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.

Ancaman gangguan keamanan di laut dapat berupa pencurian, perampokan dan pembajakan yang menggunakan sarana perahu atau kapal kecil yang ada di sekitar kapal atau menuju kapal, baik pada alur-alur yang sudah dipublikasikan akan perlunya tambahan petugas jaga serta perhatian keamanan bila melewati daerah tersebut. Namun hal ini tidak dipatuhi dan diikuti, bahkan sebagian awak kapal menganggap sesuatu hal yang normal dan sering terjadi dalam pelayaran. Untuk mencegah adanya kejadian yang mengancam keselamatan kapal, maka rancangan keamanan kapal juga harus dilaksanakan dengan baik. Rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) merupakan rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah / tindakan diatas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia di atas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

Sebagaimana kejadian pada tanggal 04 desember 2023 saat kapal sedang berlabuh jangkar di pelabuhan Amamapare pukul 01.10 LT Juru Mudi Jaga menerima laporan dari Juru Minyak jaga bahwa Juru Minyak melihat ada 2 (dua) orang asing berada di dalam kamar mesin. Kemudian pada pukul 01.20 Juru Mudi Jaga melaporkan kepada Mualim II yang berada di anjungan. Setelah itu pada pukul 01.23 Mualim II segera membunyikan *emergency alarm* dan melaporkan segera kepada *Ship Security Officer (SSO)* diteruskan ke Nakhoda. Pada saat yang sama Mualim II melaporkan kepada Otoritas pelabuhan Amamapare, terdapat orang asing di atas Kapal TB Tembaga 3 Ajkwa yang mencurigakan dengan membawa barang yang di curigai melakukan Pencurian. Kemudian *Ship Security Officer (SSO)* memerintahkan Mualin II, Masinis Jaga beserta AB Jaga melakukan pengecekan peralatan beserta barang-barang yang ada di kapal khususnya di Sekitar Kamar Mesin, Ternyata 1(satu) *set fire hoze* beserta *fire nozzle* dan dua unit *safety lamp* telah hilang.

laporan dari Juru Minyak jaga bahwa Juru Minyak melihat ada 2 (dua) orang asing berada di dalam kamar mesin.. Hal ini dikarenakan kurangnya penerapan Awak kapal tentang penerapan *ISPS Code* mengenai keamanan di kapal dan kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh Awak kapal. Selain itu Awak kapal lalai dan kurang konsisten dalam menerapkan aturan *ISPS Code* di atas kapal. Adanya

permasalahan tersebut menyebabkan tingkat keamanan di atas kapal masih kurang, sehingga harus dicari solusi yang tepat untuk mengatasinya.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah

dengan judul **“UPAYA PENINGKATAN KINERJA OPERASIONAL PENERAPAN *ISPS Code* BAGI AWAK KAPAL DI TB TEMBAGA 3 AJKWA”**

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

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

- a. Kurangnya pemahaman tentang keamanan kapal
- b. Kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh Awak Kapal
- c. Kurang lengkap sarana dan peralatan sesuai *ISPS code*
- d. Kurang pengawasan dari pihak sekitar pelabuhan

### **2. Batasan Masalah**

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi yang berhubungan dengan penerapan *ISPS Code* di atas TB Tembaga 3 Ajkwa, selama penulis bekerja sebagai Mualim 1, maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya pada permasalahan :

- a. Kurangnya pemahama tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code*
- b. Kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh Awak Kapal

### **3. Rumusan Masalah**

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

- a. Mengapa pemahaman Awak kapal tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code* masih kurang ?
- b. Mengapa pelaksanaan dinas jaga oleh Awak kapal kurang maksimal ?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini yaitu :

- a. Untuk menganalisis penyebab kurangnya pemahaman perwira tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code* dan mencari pemecahan masalahnya.
- b. Untuk menganalisis penyebab kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh awak kapal dan mencari pemecahan masalahnya.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Sebagai tambahan referensi bagi perpustakaan STIP mengenai pentingnya penerapan *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. Aspek Praktis**

- 1) Sebagai sumbang saran bagi perusahaan agar mengawasi pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal untuk mencegah adanya pencurian yang naik ke atas kapal.
- 2) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi mengenai hal-hal yang harus diperhatikan dalam meningkatkan keamanan di atas kapal dan kesulitan yang timbul serta cara untuk mengatasinya.

## **D. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu :

### **1. Metode Pendekatan**

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

#### **a. Teknik Observasi**

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan peran perwira terhadap keamanan kapal sesuai *ISPS Code*.

#### **b. Studi Dokumentasi**

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen seperti *ship particular*, dan lainnya yang berhubungan dengan *ISPS Code*.

### **c. Studi Kepustakaan**

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP

### **3. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif, berupa tulisan yang berisikan tentang paparan dan uraian yang di dapat dari studi kepustakaan dan hasil dari pengamatan mengenai suatu permasalahan analisis keamanan kapal berdasarkan data yang menjelaskan tentang oservasi dan studi pustaka

Selanjutnya data-data yang di peroleh dari langkah-langkah tersebut, maka kita dapat mengumpulkan data dari objek penelitian sehingga dapat di simpulkan secara tepat sesuai dengan rumusan masalah. Kemudian kita memberikan saran sesuai dengan apa yang kita simpulkan, sehingga dapat menjadikan bahan masukan dalam mengatasi masalah tersebut, barulah langkah-langkah tersebut di anggap selesai. Pada penelitian ini analisis data telah dilaksanakan bersamaan dengan pengumpulan data. Teknik yang di gunakan dalam analisis data dapat divisualisasikan sebagai pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Mualim 1 di atas Kapal Tembaga 3 Ajkwa Milik PT Freeport Indonesia sejak 05 September 2023 sampai dengan 04 Januari 2024.

## **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di atas TB Tembaga 3 Ajkwa, salah satu armada milik perusahaan PT Freeport Indonesia yang beroperasi di alur pelayaran dalam negeri.

## **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 permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan di capai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

### **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 TB Tenbaga 3 Ajkwa guna meningkatkan keamanan dan perlindungan kapal, yaitu sebagai berikut :

##### **1. Upaya**

Poerwadarminto (2018:1534) menyatakan bahwa upaya adalah usaha, akal ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan untuk mencari jalan keluar. Berdasarkan makna dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dapat disimpulkan bahwa kata upaya memiliki arti yang sama dengan kata usaha dan demikian pula dengan kata ikhtiar, dan upaya dilakukan dalam rangka mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan.

Muhammad Ali (2015:605) menyatakan bahwa upaya adalah usaha daya upaya, berusaha mencari sesuatu untuk mencari jalan, mengambil tindakan untuk berusaha. Sulchan Yasin (2007:493) menyatakan bahwa upaya memiliki kesamaan arti dengan kata usaha, demikian pula dengan kata ikhtiar, dan upaya dilakukan dalam rangka mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar dan sebagainya.

##### **2. Meningkatkan**

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2018:934) menyatakan bahwa meningkatkan berasal dari kata tingkat. Tingkat dapat berarti pangkat, taraf dan kelas. Sedangkan peningkatan berarti kemajuan. Secara umum, peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas

maupun kuantitas. Peningkatan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

Poerwadarminto (2018:234) menyatakan bahwa meningkatkan berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya. Kata meningkatkan biasanya digunakan untuk arti yang positif. Suatu usaha untuk tercapainya suatu peningkatan biasanya diperlukan perencanaan yang baik. Perencanaan ini harus saling berhubungan dan tidak menyimpang dari tujuan yang telah ditentukan.

### **3. Kinerja**

Tohardi (2002:87) berpendapat bahwa kinerja merupakan hasil kerja seorang pekerja di dalam sebuah proses manajemen atau suatu perusahaan secara keseluruhan dimana hasil kerja tersebut dapat ditunjukkan buktinya secara kongkrit dan dapat diukur (dibandingkan secara standar yang telah ditentukan). Sedangkan menurut Sedarmayanti (2009:75) kinerja (*performance*) merupakan unjuk kerja yang dilakukan oleh ABK di atas kapal yang biasanya dipakai sebagai dasar penilaian terhadap ABK untuk dinilai oleh perusahaan. Kinerja yang baik merupakan suatu syarat untuk tercapainya tujuan atau target kerja sehingga perlu diupayakan agar kinerja ABK dapat ditingkatkan.

Pendapat lain dari Manullang (2001:112), bahwa kinerja merupakan hasil kerja yang dihasilkan oleh karyawan sesuai dengan perannya di organisasi. Kinerja karyawan merupakan salah satu hal yang sangat penting dalam suatu perusahaan untuk mencapai tujuan sehingga berbagai usaha harus dilakukan perusahaan untuk meningkatkannya.

#### **4. Perwira Jaga**

Setiap Perwira Jaga mempunyai tugas dan tanggung jawab yang besar, yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira Jaga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaganya, maka diperlukan pembagian tugas. Dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau dermaga atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. (Branch, 2015: 114)

Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*) adalah petugas keamanan perusahaan yang harus ditunjuk secara resmi oleh perusahaan untuk bertanggung jawab atas semua masalah keamanan yang berhubungan dengan kapal-kapal yang ditentukan oleh Perusahaan. Setiap aspek dari permasalahan tersebut bisa dilimpahkan kepada wakil atau petugas keamanan perusahaan pengganti (*Alternate CSO*). Tugas dan tanggung jawab *CSO* meliputi pemeliharaan kondisi keamanan di atas kapal, tetapi tidak terbatas sebagaimana yang dimaksud dalam *ISPS Code Part A 11.2*.

Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*) adalah personil di atas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh Perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

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

##### **a. Awal Berdirinya *ISPS Code***

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

Perubahan/amandemen SOLAS 74 ini dilakukan pada Bab V. Keselamatan Pelayaran (*Safety Of Navigation*) dan penambahan pada Bab XI menjadi

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

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

Bagian (*Part*) A, merupakan Mandatory/kewajiban = seksi 1 s/d 19.

Bagian (*Part*) B, merupakan Guidance/Pedoman/Penjelasan = seksi 1 s/d 19.

Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code - ISPS Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September 2001 di Amerika Serikat.

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

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

- 1) *Company Security Officer (CSO)* dan atau petugas yang ditunjuk oleh *Company*.
- 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*.

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

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

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

**B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Berdasarkan uraian berbagai teori dan penjelasan dari para Ahli pada tinjauan pustaka, maka penulis membuat satu kerangka pemikiran sebagai berikut,

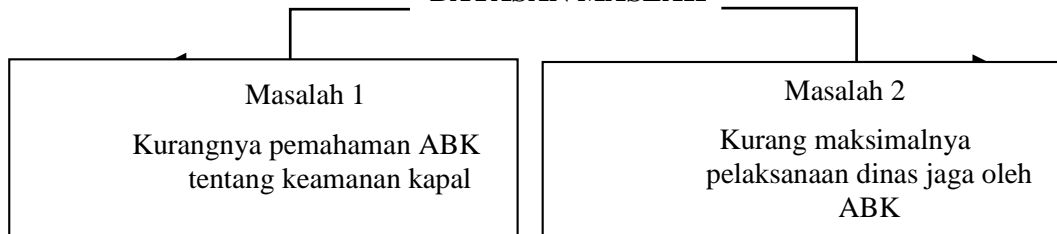
## KERANGKA PEMIKIRAN

### UPAYA PENINGKATAN KINERJA OPERASIONAL PENERAPAN *ISPS CODE* BAGI AWAK KAPAL DI TB TEMBAGA 3 AJKWA

#### IDENTIFIKASI MASALAH

1. Kurangnya pemahaman tentang keamanan kapal
2. Kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh Awak Kapal
3. Kurang lengkap sarana dan peralatan sesuai *ISPS code*
4. Kurang pengawasan dari pihak sekitar pelabuhan

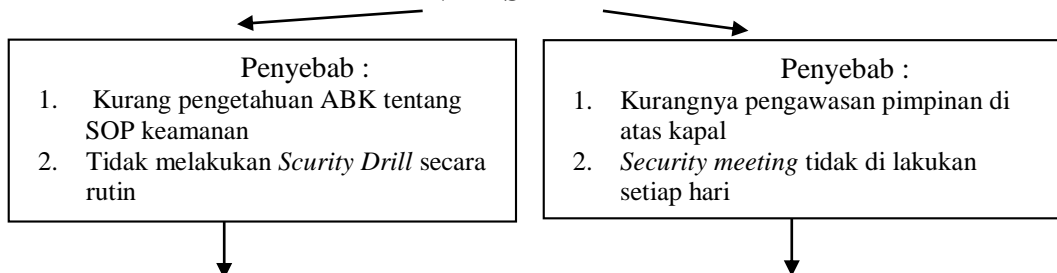
#### BATASAN MASLAH



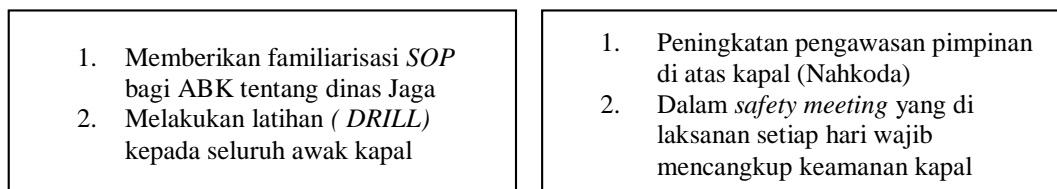
#### RUMUSAN MASALAH

1. Apa pemahaman Awak kapal tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code* masih kurang ?
2. Apa pelaksanaan dinas jaga oleh Awak kapal tidak maksimal ?

#### ANALISA DATA



#### ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH



#### OUTPUT

AWAK KAPAL DAPAT MENINGKATKAN PENERAPAN *ISPS CODE* SEHINGGA TERWUJUT KEAMANAN DI ATAS KAPAL.

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Ada beberapa hal kejadian yang penulis amati selama bekerja di atas kapal yaitu sebagai berikut :

##### **1. Kurangnya Pemahaman ABK tentang Keamanan Kapal Sesuai Aturan *ISPS Code***

Pada tanggal 04 desember 2023 saat kapal sedang berlabuh jangkar di pelabuhan Amamapare pukul 01.10 LT Juru Mudi Jaga menerima laporan dari Juru Minyak jaga bahwa Juru Minyak melihat ada 2 (dua) orang asing berada di dalam kamar mesin. Kemudian pada pukul 01.20 Juru Mudi Jaga melaporkan kepada Mualim II yang berada di anjungan. Setelah itu pada pukul 01.23 Mualim II segera membunyikan *emergency alarm* dan melaporkan segera kepada *Ship Security Officer (SSO)* diteruskan Nakhoda. Pada saat yang sama Mualim II melaporkan kepada Otoritas pelabuhan Amamapare, terdapat orang asing di atas Kapal TB Tembaga 3 Ajkwa yang mencurigakan dengan membawa barang yang di curigai melakukan Pencurian. Pukul 01.27 Nakhoda tiba di anjungan dan memerintahkan SSO untuk memastikan bahwa setiap akses ke akomodasi, dalam hal ini semua *water tight door* dalam kondisi tertutup sambil berkoordinasi dengan pihak otoritas pelabuhan Kemudian *Ship Security Officer (SSO)* memerintahkan Mualin II, Masinis Jaga beserta AB Jaga melakukan pengecekan peralatan beserta barang-barang yang ada di kapal khususnya di Sekitar Kamar Mesin, Ternyata 1(satu) *set fire hoze* beserta *fire nozzle* dan dua unit *safety lamp* telah hilang.

Dan pada pukul 01.33 juru minyak jaga yang melihat pencuri tersebut menurunkan beberapa benda ke perahu sampan mereka yang di ikat di lambung kanan kapal dan pencuri segera loncat ke perahu serta segera meninggalkan kapal. Sesaat setelah



pencuri turun, Nakhoda memerintahkan untuk memeriksa setiap bagian kapal dan memastikan bahwa tidak ada lagi pencuri di atas kapal. Setelah dipastikan bahwa tidak ada lagi pencuri di atas kapal, Mualim I dan Bosun beserta Juru Mudi jaga dan kelasi, melakukan pemeriksaan atau pengecekan di *main deck* tepatnya di bagian *poop deck* dalam *safety* loker dan menemukan bahwa 1 *set fire hoze* beserta *fire nozzle* dan dua unit *safety lamp* telah hilang. Pukul 02.30 Mualim I dan bosun melaporkan kepada Nakhoda bahwa keadaan di atas kapal telah aman dan terkendali dan ditemukan adanya beberapa perlengkapan *alat safety* yang telah hilang. Setelah itu, pada saat yang sama Nakhoda segera melaporkan *insident report* tersebut kepada *Designated Person Ashore (DPA)* yang merangkap sebagai *Company Security Officer (CSO)* bahwa telah terjadi pencurian.

## **2. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Dinas Jaga**

Pada waktu yang sama seperti di atas, Juru Mudi Jaga A tidak melakukan dinas jaga yang baik pada saat melakukan *hand over* jaga dengan Juru Mudi Jaga B. Juru mudi jaga tersebut tidak melakukan *safety patrol* di sekitar anjungan meskipun Juru Mudi Jaga telah mengetahui bahwa tidak ada yang berjaga di sekitar *main deck*, bahkan Juru Mudi Jaga tersebut tidak mengetahui adanya orang asing yang telah naik ke kapal hingga ke kamar mesin. Selain itu Mualim II jaga tidak mengamati radar yang tersedia di anjungan terhubung sibuk menyiapkan peta buat *voyage* berikutnya dan beberapa koreksi peta sehingga Mualim II jaga tersebut tidak mengetahui adanya target yang mendekat ke arah kapal.

## **B. ANALISIS DATA**

Berdasarkan deskripsi data di atas, penulis perlu mencari penyebab dari masalah tersebut untuk memudahkan dalam menentukan pemecahan masalahnya. Adapun analisis penyebab dari masing-masing masalah tersebut yaitu :

### **1. Kurangnya Pemahaman Tentang Keamanan Kapal Sesuai Aturan *ISPS Code***

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

**a. Kurangnya Pengetahuan Tentang keamanan kapal**

Berdasarkan fakta yang terjadi di atas kapal adanya pencuri yang naik ke atas kapal salah satu faktornya dikarenakan tidak maksimalnya pelaksanaan dinas jaga saat kapal sedang berlabuh jangkar. Kesalahan sumber daya manusia di atas kapal akibat kurang memahami tugas dinas jaga dan sikap tidak ketidak peduli dari personil dinas jaga memahami tanggung jawab dinas jaga untuk mengimplementasikan *ISPS Code*. Hal ini menimbulkan adanya potensi bahaya yang cukup besar dan akhirnya terjadi pencurian dengan mudahnya naik ke atas kapal dan mengambil peralatan *safety* serta barang-barang lainnya di atas kapal.

Peningkatan kinerja bukanlah hal yang mudah karena banyak faktor yang mempengaruhi tinggi rendahnya kinerja seseorang. Kinerja Sumber Daya Manusia adalah prestasi kerja atau hasil kerja (*output*) baik kualitas maupun kuantitas yang dicapai SDM tiap satuan periode dalam melaksanakan tugas kerjanya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya (Mangkunegara, 2009:99).

Penulis mengamati pada saat pelaksanaan dinas jaga di atas kapal, Juru Mudi terlalu sibuk memainkan peralatan elektronik seperti *hp/gadget* sehingga menghilangkan fokus atau konsentrasi terhadap tugas jaga yang sedang dilaksanakan. Hal ini mengakibatkan Juru mudi jaga menjadi tidak waspada terhadap lingkungan di sekitar kapal. Juru mudi jaga juga tidak melakukan pengamatan secara intensif dan berkeliling disekitar kapal untuk memastikan kondisi kapal, apakah dalam keadaan bahaya atau atau tidak. Juru mudi terlalu sibuk dengan *hp/gadget* sampai pelaksanaan dinas jaga selesai, kadang hanya sesekali hanya melakukan pengamatan dan berkeliling secara sekilas. Hal ini sangat tidak efektif pada pelaksanaan dinas jaga di atas kapal.

**b. Kurangnya Keseriusan Perwira Dalam Melaksanakan Aturan *ISPS Code***

Disiplin merupakan perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya termasuk melakukan pekerjaan tertentu yang menjadi tanggung jawabnya. Disiplin kerja dapat didefinisikan sebagai suatu sikap menghormati, menghargai, patuh dan taat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku, baik yang tertulis maupun tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengelak menerima sanksi-sanksinya apabila ia melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya.

Berdasarkan pendapat diatas maka dapat dikatakan bahwa disiplin kerja adalah sikap para pegawai untuk berperilaku sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dimana dia bekerja. Sedangkan tindakan disiplin itu sendiri adalah pengurangan yang dipaksakan oleh pimpinan terhadap imbalan yang diberikan oleh organisasi karena adanya suatu kasus tertentu.

Dalam hal ini penulis membahas mengenai kedisiplinan Perwira di atas kapal. Berdasarkan fakta yang terjadi, Perwira tidak disiplin dalam menjalankan *ISPS Code* pada saat bekerja di atas kapal, khususnya dalam pelaksanaan dinas jaga. *ISPS Code* adalah Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.

Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen risiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan, untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu. Kurang disiplinnya Perwira dalam mengimplementasikan *ISPS Code* dikarenakan kurangnya sosialisasi *ISPS Code* di atas kapal. Hal ini mengakibatkan kurangnya kesadaran dan kepedulian Perwira menjalankan *ISPS Code* dan tidak

memahami tujuan maupun manfaat dalam pelaksanaan *ISPS Code* tersebut.

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

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

## **2. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Dinas Jaga Oleh Perwira**

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

### **a. Kurangnya Tanggung jawab Perwira Dalam Melaksanakan Dinas Jaga**

Tanggung Jawab Juru Mudi / Kelasi (AB) adalah salah satu dari beberapa orang anak buah di atas kapal yang kedudukannya di bawah Mualim dan Serang. Akan tetapi kehadirannya atau perannya amat berguna untuk kelancaran dan aktivitas kapal itu sendiri. Dimana juru mudi adalah tulang punggung suatu pekerjaan yang tidak mungkin di lakukan Perwira.

Dalam hal ini Juru Mudi Jaga tidak menjalankan *ISPS Code* dengan baik. Hal tersebut terlihat pada kejadian juru mudi jaga kurang tepat dalam merespons ketika menerima laporan adanya pencurian yang naik ke kapal. Pada saat menerima laporan dari juru minyak, juru mudi tidak segera

membunyikan alarm tanda bahaya yang berada di anjungan, melainkan turun ke dek akomodasi untuk membangunkan Mualim I dan Nakhoda.

Hal ini mengakibatkan perompak mempunyai waktu yang cukup lama untuk mengambil beberapa perlengkapan *safety* yang terletak di *main deck*. Semestinya pada saat menerima laporan Juru Mudi Jaga segera membunyikan alarm tanda bahaya yang berada di anjungan. Jika hal ini dilakukan Perwira yang lainnya akan terjaga dan segera mengikuti prosedur darurat Perusahaan. Bunyi alarm bahaya juga dapat berfungsi untuk memberikan efek kejut pada perompak dan perompak mungkin akan segera meninggalkan kapal.

Cimun Mosses (2010:2) menyatakan bahwa pada prinsipnya di kapal Perwira Dinas Jaga harus familiar dengan peralatan navigasi dan semua peralatan pendukung lainnya dalam melaksanakan tugas jaga navigasi, termasuk karakteristik dan kemampuan serta keterbatasan yang dimiliki kapal.

Adapun tugas Perwira Dinas Jaga (*Officer On Watch*) selama kapal berlabuh jangkar adalah sebagai berikut:

1) Menjaga agar jangkar itu makan (*holding*)

Istilah Jangkar makan ialah posisi jangkar dimana kapal tertahan/diam, sedangkan jangkar menggaruk ialah posisi jangkar dimana kapal bergerak. Perwira dinas jaga bertugas menjaganya dengan cara :

- a) Melakukan pengawasan situasi secara keliling baik secara visual atau dengan pandangan mata, maupun dengan pendengaran untuk mendengarkan isyarat bunyi. Dalam melakukan pengawasan dengan menggunakan semua sarana navigasi yang sesuai di kapal misalnya RADAR, ARPA , AIS, ECDIS dan lain-lain.
- b) Melakukan penilaian terhadap situasi di sekitar kapal dan bahaya navigasi lainnya.
- c) Melakukan pengamatan terhadap perkembangan cuaca melalui peralatan yang ada misalnya barometer, barograph, *weather*

*faximile, anemometer*, dan perubahan cuaca yang dapat dilihat secara visual, serta mendengarkan berita cuaca melalui radio.

- d) Melakukan baringan-baringan pada waktu tertentu.
- e) Merasakan kejutan pada rantai jangkar. Kejutan ini tidak selamanya bisa dirasa dan dipastikan. Pada arus kencang, jangkar yang aman pun akan mengalami kejutan-kejutan. Demikian pada dasar laut yang berlumpur, jangkar menggaruk tidak mengalami kejutan.
- f) Pemeriksaan yang baik ialah, dengan menurunkan perum berat ke air. Kalau talinya menunjuk ke depan, maka itu artinya jangkarnya menggaruk.

Apabila hal tersebut dilakukan, sesuai dengan ketentuan *STCW Convention* 1978 amandemen 2010, pada setiap saat harus dapat diyakinkan bahwa:

- (1) Kondisi demikian harus benar-benar telah melalui penilaian secara cermat bahwa tidak akan menimbulkan keragu-raguan dan situasi tersebut benar-benar aman hanya dengan pengawas yang dilakukan oleh satu orang.
- (2) Semua telah diperhitungkan sepenuhnya termasuk keadaan cuaca, jarak pandang, kepadatan lalu lintas kapal, kemungkinan-kemungkinan adanya bahaya-bahaya navigasi, serta perhatian yang diperlukan apabila bernavigasi dalam bagan tata pemisah lalu lintas.
- (3) Bantuan harus segera dapat diberikan untuk membantu pengamatan apabila diperlukan. Dalam mekanismenya dapat menggunakan sarana telekomunikasi internal di kapal misalnya *handheld* radio, telepon kapal, megaphone, *public address* dan lain-lain serta personil yang dibutuhkan apabila sedang melaksanakan tugas kerja perawatan di siang hari berada pada posisi dekat dengan anjungan dengan tujuan mempercepat akses apabila sewaktu-waktu diperlukan.

**b. Kurang Personil saat Dinas Jaga**

Jumlah Perwira di atas kapal sebanyak enam orang dengan sistem jaga sesuai dengan fakta di atas kapal yaitu satu orang dalam sehari melakukan dinas jaga di anjungan selama 6 jam. Sedangkan menurut standar *STCW* minimal ada dua orang yang melakukan dinas jaga dalam waktu yang bersamaan. Dalam hal ini satu orang Perwira di anjungan dan satu orang juru mudi di *main deck*. Jumlah Perwira sesuai standar menurut *MLC 2006 part 1 Crew Manning Offices Chapter 2 Requirements For Crew Manning Offices* yaitu *Master, Chief Officer, Second Officer, Thrid Officer, Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, Bosun, AB* ada 2 *Oiler* dan *Cook*.

Pada kenyataannya di atas TB Tembaga 3 Ajkwa pada saat kejadian percurian formasi Perwira di atas kapal adalah sebagai berikut: Nakhoda, Mualim I, Mualim II, Mualim III, Bosun, Juru Mudi, Kepala Kamar Mesin, Masinis II, Masinis III dan Juru Minyak. Dengan minimnya jumlah Perwira mesin dan juru mudi di atas kapal, mengakibatkan support pelaksanaan dinas jaga kurang maksimal.

Dalam BAB VIII *section A - STCW*, Tugas Jaga (*Watch Keeping*), telah dijelaskan tentang standar dinas jaga yaitu sebagai berikut :

- 1) Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan Personil tugas jaga harus menjamin bahwa pelaksaannya tugas jaga dilakukan secara aman dan terpelihara.
- 2) Nakhoda harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai. Di bawah pengarahan Nakhoda, dan para perwira- perwira berjaga anggun jawab melaksanakan navigasi secara aman selama periode tugas jaga.
- 3) Melalui musyawarah dengan Nakhoda, dan KKM wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk memelihara suatu tugas jaga mesin yang aman.
- 4) Pelaksanaan tugas jaga dilaksanakan sesuai dengan prinsip-prinsip tugas jaga.

- 5) Nakhoda, KKM, perwira dan bawahan harus mengetahui akibat dari pencemaran lingkungan laut karena operasional kapal atau karena kecelakaan kapal. Dan harus menjaga kecermatan untuk mencegah pencemaran, sesuai dengan aturan internasional dan peraturan yang berlaku di suatu pelabuhan.

Fakta yang ditemui di atas TB Tembaga 3 Ajkwa, pelaksanaan dinas jaga belum memenuhi standar aturan tersebut. Hal ini dapat mengakibatkan adanya gangguan keamanan di atas kapal.

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

#### **a. Kurangnya Pemahaman Perwira Tentang Keamanan Kapal Sesuai Aturan *ISPS Code***

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

##### **1) Memberikan Familiarisasi Tentang Aturan *ISPS Code***

Untuk meningkatkan pemahaman tentang manfaat dari penerapan *ISPS Code* dapat dilakukan dengan memberikan familiarisasi secara rutin. Bentuk pengarahan itu bisa diskusi ketika diadakan dalam *Safety Meeting* atau dalam percakapan sehari-hari ketika dalam situasi bekerja agar lebih peduli terhadap keamanan dan keselamatan. Begitu juga dengan cara mengadakan simulasi latihan gangguan keamanan di atas kapal.

Pengarahan merupakan suatu fungsi kepemimpinan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi kerja secara maksimal serta menciptakan lingkungan kerja yang dinamis untuk mencapai target atau rencana kerja yang telah disusun. Sebelum pelaksanaan dinas jaga, maka Juru Mudi Jaga diberikan pengarahan agar dapat melaksanakan dinas jaga dengan baik dan sesuai dengan prosedur serta dapat mengimplementasikan *ISPS Code*. Pengarahan ini diberikan oleh Mualim I sebagai *Ship Security Officer (SSO)*. Selain



itu memberikan masukan kepada juru mudi jaga, jika menerima laporan adanya pencuri yang naik ke kapal maka Juru Mudi Jaga segera membunyikan alarm tanda bahaya yang berada di anjungan. Jika hal ini dilakukan Perwira yang lainnya akan terjaga dan segera mengikuti prosedur darurat Perusahaan. Bunyi alarm bahaya juga dapat berfungsi untuk memberikan efek kejut pada pencuri, dan pencuri mungkin akan segera meninggalkan kapal.

Beberapa materi dalam pengarahan yang disampaikan *Ship Security Officer* (SSO) kepada Juru Mudi Jaga mengenai tugas dan tanggung jawabnya pada saat melaksanakan dinas jaga, diantaranya :

- a) Juru Mudi atau A/B bertanggung jawab kepada Mualim I melalui Serang.
- b) Pada saat kapal berlayar, juru mudi jaga bertugas jaga di anjungan untuk menangani kemudi atau membantu mualim jaga.
- c) Pada saat kapal sandar atau berlabuh, bertugas jaga dan melaksanakan ronda keliling kapal.
- d) Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan Serang dan Mualim I.
- e) Membantu Mualim jaga pada saat bongkar muat, ballast, sandar dan lepas sandar dan kegiatan lainnya seperti yang di perintahkan Mualim I.
- f) Menyiapkan dan memasang tangga kapal, tangga Pandu (*Pilot Leader*), bendera-bendera, alat-alat pemadam api ringan (APAR) di deck dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan Mualim I.
- g) Menerima dan menghitung secara teliti dan mencatat jumlah maupun pemakaian air tawar di kapal serta melaporkannya kepada Mualim I.
- h) Menyalakan atau mematikan penerangan deck dan lampu Navigasi.

- i) Mencatat dan melaporkan semua kegiatan/pelaksanaan di buku harian Juru Mudi.

Dan hal-hal yang perlu diperhatikan dalam melakukan serah terima tugas jaga pada saat kapal berlabuh jangkar yaitu :

- (1) Mengadakan ronda keliling kapal, untuk waktu-waktu tertentu.
- (2) Waktu kapal berputar, supaya berputar dengan arah yang sama.
- (3) Memeriksa atau mengecek apakah lampu berlabuh jangkar menyala kah atau tidak.
- (4) Jika terjadi kejadian istimewa/hujan lebat, udara berkabut, atau yang lain, seseegera mungkin memberitahukan kepada Nakhoda atau *Ship Security Officer (SSO)*.
- (5) Jika pada arus yang kuat, dimana kapal itu merawang dan rantai sebentar menunjuk ke arah kiri, sebentar menunjuk ke kanan, hal ini dapat membuat rantai jangkar terputus.

Untuk meningkatkan pemahaman Perwira tentang aturan *ISPS Code* perlu diadakan pelatihan secara rutin. Pelatihan yang dimaksud berupa simulasi gangguan keamanan di atas kapal. Dengan demikian semua Perwira dapat memahami tindakan apa yang harus dilakukan saat terjadi gangguan keamanan yang sebenarnya. Berbagai jenis pelatihan-pelatihan diatas kapal yang secara teratur dan terencana sesuai dengan jadwal latihan(*DrillSchedule*) yang berpedoman pada penerapan *ISPS Code-Part A, Code 13* yaitu *Training, Drill dan Exercises on Ship Security*.

Pelatihan bagi Perwira Jaga dengan tugas khusus keamanan di atas kapal meliputi:

- a) Pengetahuan tentang pola dan ancaman keamanan.
- b) Pengenalan dan pendeteksian senjata, alat dan bahan- bahan yang berbahaya.

- c) Pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan.
- d) Teknik-teknik yang digunakan untuk menghindari tindakan keamanan.
- e) Manajemen mengatasi kerusakan dan teknik pengendaliannya
- f) Komunikasi-komunikasi keamanan.
- g) Pengetahuan prosedur darurat dan *contingency plan*.
- h) Pengoperasian peralatan dan sistem keamanan.
- i) Penguji, kalibrasi dan pemeliharaan peralatan serta sistem keamanan laut.
- j) Teknik-teknik pemeriksaan, pengawasan dan pemantauan.
- k) Metode penggeledahan fisik terhadap manusia, barang- barang pribadi, bagasi, muatan dan perbekalan kapal.

## 2) Memberikan Pemahaman Kepada ABK Tentang Maksud Dan Tujuan *ISPS Code*

Adapun maksud dan tujuan dari aturan *ISPS Code* diantaranya yaitu :

- a) Membangun suatu kerangka kerja yang melibatkan kerjasama antara Pemerintah negara-negara penandatanganan, badan-badan pemerintah, pemerintah lokal dan industri pelayaran serta industri pelabuhan untuk mengidentifikasi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap peristiwa keamanan yang berakibat kepada kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional.
- b) Menetapkan peran masing-masing dan tanggung jawab pemerintah penandatanganan, badan-badan pemerintah, pemerintah lokal, industri pelayaran dan industri kepelabuhan, pada tingkat nasional dan tingkat internasional untuk menjamin keamanan maritim.

- c) Menjamin secara dini dan keberhasilan mengumpulkan informasi dan pertukarannya yang berhubungan dengan keamanan.
- d) Menyediakan suatu cara terhadap penilaian keamanan untuk itu rancangannya harus ada dan tata caranya perubahan tingkat keamanan.
- e) Menjamin kepercayaan yang cukup terhadap langkah keamanan maritim dan proposional pada tempatnya.

Untuk meningkatkan tingkat keamanan di kapal maka harus diterapkan rancangan pengamanan kapal oleh petugas keamanan kapal dengan yang memadai. Rancangan pengamanan kapal adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah / tindakan di atas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia di atas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari risiko peristiwa / kejadian keamanan. Petugas keamanan kapal maksudnya personil di atas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, ditugaskan untuk perusahaan untuk keamanan di atas kapal, termasuk penerapan dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

Langkah mencegah atau menghindari adanya kejadian perompak yang naik ke atas kapal maka harus didukung dengan jumlah personil yang memadai. Untuk mengatasi kurangnya jumlah Perwira di atas kapal, maka pihak kapal yaitu Nakhoda dapat mengusulkan kepada pihak Perusahaan untuk menempatkan jumlah Perwira di atas kapal yang sesuai dengan standar *MLC* dan *STCW*. Dengan jumlah Perwira yang memadai maka pelaksanaan dinas jaga akan lebih maksimal. Apabila terjadi hal-hal darurat, maka jumlah Perwira yang tersedia cukup memadai dan setiap keadaan darurat dapat ditangani dengan efisien serta memberikan hasil yang maksimal. Selain itu dapat mengantisipasi terjadinya hal-hal yang mengancam keamanan kapal, dalam hal ini adalah perompakan.

Untuk meningkatkan kepatuhan dan kedisiplinan dalam mengimplementasikan *ISPS Code*, maka *Ship Security Officer (SSO)* dapat memberikan sosialisasi mengenai pentingnya disiplin terhadap prosedur kerja. *Ship Security Officer (SSO)* harus melakukan pembinaan secara langsung terhadap pengawas maupun terutama para perwira di kapal untuk meningkatkan pemahaman, kesadaran terhadap pelaksanaan disiplin terhadap prosedur kerja. *ISPS Code* akan berjalan lancar di atas kapal apabila di dukung oleh Perwira yang taat dan disiplin dalam menjalankan prosedur di atas kapal. Selain itu, kedisiplinan Perwira juga menghindari kesalahan fatal di atas kapal. Kesalahan-kesalahan kecil yang terjadi di atas kapal penulis amati sebagian besar karena pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan Perwira. Kesalahan kecil ini berakibat fatal dan sangat menghambat pengoperasian, namun terkadang pola pikir Perwira menganggap ini adalah hal yang biasa.

Dalam *safety meeting* perlu disosialisasikan mengenai pentingnya mengimplementasikan *ISPS Code* di atas kapal mencakup beberapa penjelasan mengenai :

a) Materi Tentang Keamanan Kapal (*ISPS Code*)

- (1) Sebuah kapal dipersyaratkan untuk bertindak terhadap tingkat-tingkat keamanan yang diatur oleh Negara Anggota seperti yang diatur di bawah ini.
- (2) Pada tingkat keamanan 1, kegiatan-kegiatan berikut ini semestinya dilaksanakan, melalui langkah yang tepat, pada seluruh kapal, memperhitungkan petunjuk yang diberikan dalam bagian B dari Peraturan ini. Agar dapat mengenali dan mengambil tindakan pencegahan terhadap suatu peristiwa / kejadian keamanan :
  - (a) Memastikan pelaksanaan terhadap seluruh tugas-tugas keamanan kapal.
  - (b) Pengawasan keluar masuk ke kapal.

- (c) Pengawasan terhadap naiknya orang-orang/personil-personil dan seluruh barang bawaannya.
  - (d) Memantau areal terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang-orang/personil-personil yang berwenang yang memiliki akses keluar masuk.
  - (e) Memantau areal geladak dan areal sekeliling kapal.
  - (f) Mengawasi penanganan muatan dan perbekalan kapal.
  - (g) Memastikan bahwa komunikasi keamanan ada dan siap digunakan.
- (3) Pada keamanan tingkat 2, penambahan langkah-langkah/tindakan-tindakan perlindungan.
  - (4) Pada keamanan tingkat 3, kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus, ditetapkan dalam rancangan, keamanan.

b) Materi Tentang Penilaian Keamanan Kapal

- (1) Penilaian keamanan kapal adalah suatu hal yang perlu dan kesatuan bagian dari proses pengembangan dan pembaruan rancangan keamanan kapal.
- (2) Petugas keamanan kapal semestinya memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilaksanakan oleh orang dengan keahlian yang tepat untuk mengevaluasi keamanan dari suatu kapal, sesuai dengan seksi ini, memperhitungkan petunjuk yang diberikan pada bagian B dari peraturan ini.
- (3) Penilaian keamanan kapal semestinya termasuk suatu peninjauan ulang keamanan ditempat dan sekurangnya elemen-elemen berikut :
  - (a) Pengenalan tindakan keamanan yang ada, tatacaranya dan operasinya.
  - (b) Pengenalan dan evaluasi dari kunci operasional di kapal yang penting untuk dilindungi

- (c) Pengenalan kemungkinan ancaman terhadap kunci operasional di kapal dan kemungkinan hal itu terjadi, agar dapat menetapkan langkah/tindakan keamanan yang diprioritaskan, dan
- (d) Pengenalan pada kelemahan-kelemahan, termasuk faktor manusia dalam infrastruktur, kebijakan dan tatacaranya.
- (4) Penilaian keamanan kapal semestinya didokumentasikan, ditinjau ulang, diterima dan disimpan oleh perusahaan.

c) Materi Tentang Rancangan Keamanan Kapal

- (1) Setiap kapal semestinya membawa di atas kapal suatu rancangan kapal yang disetujui oleh pihak yang berwenang.
- (2) Pihak yang berwenang boleh mempercayai peninjauan ulang dan persetujuan rancangan-rancangan keamanan kapal atau perubahannya terhadap rancangan yang sebelumnya disetujui, kepada organisasi keamanan yang diakui.
- (3) Penyampaian suatu rancangan keamanan kapal, atau perubahan-perubahannya terhadap rancangan yang telah disetujui sebelumnya untuk persetujuan, semestinya ditemani dengan penilaian keamanan, pada dasar yang mana rancangannya atau perubahan-perubahannya telah dihasilkan.
- (4) Suatu rancangan seperti itu, semestinya dibangun memperhitungkan petunjuk yang diberikan dalam bagian B dari peraturan ini, dan semestinya ditulis dalam bahasa kerja atau bahasa di kapal. Suatu rancangan ditujukan, sekurangnya sebagai berikut :
  - (a) Tindakan yang dirancang untuk mencegah senjata, bahan kimia berbahaya dan peralatannya yang bermaksud untuk dipergunakan terhadap manusia, kapal-kapal atau pelabuhan-pelabuhan dan membawanya yang mana tidak diperkenankan untuk diambil dari atas kapal.

- (b) Pengenalan pada areal terbatas, dan tindakan-tindakan/langkah-langkah, untuk mencegah pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke areal tersebut.
- (c) Tindakan untuk mencegah pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke kapal.
- (d) Tata cara untuk tanggapan terhadap ancaman keamanan atau pelanggaran keamanan, termasuk perbekalan untuk tetap memelihara operasional yang genting di kapal, atau di pertemuan kapal/pelabuhan.
- (e) Tata cara untuk tanggapan terhadap adanya perintah keamanan oleh Negara anggota bisa memberikannya pada keamanan tingkat 3.
- (f) Tata cara untuk pengungsian dalam hal ancaman keamanan atau pelanggaran keamanan.
- (g) Tugas-tugas Perwira yang ditunjuk bertanggung jawab terhadap keamanan dan Perwira yang lain, pada segi keamanan.
- (h) Tata cara untuk auditing kegiatan keamanan.
- (i) Tata cara untuk pelatihan, praktik latihan dan pelaksanaan latihan berkaitan dengan rancangannya.
- (j) Tata cara untuk bertemunya dengan kegiatan-kegiatan keamanan fasilitas pelabuhan.
- (k) Tata cara untuk peninjauan ulang secara berkala dari rancangan dan untuk pembaruan.
- (l) Tata cara untuk melaporkan peristiwa keamanan.
- (m) Pengenalan petugas keamanan kapal.
- (n) Pengenalan petugas keamanan perusahaan, termasuk 24 jam kontakannya secara rinci.



- (o) Tata cara untuk memastikan, pemeriksaan, pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan peralatan keamanan yang disediakan di atas kapal.
- (p) Kekerapan untuk pengujian atau kalibrasi dari peralatan keamanan yang disediakan di atas kapal.
- (q) Pengenalan lokasi dimana tempat pengaktifan sistim kesiagaan keamanan di kapal disediakan
- (r) Tata cara, perintah dan petunjuk pada penggunaan sistim kesiagaan keamanan di atas kapal, termasuk pengujian, pengaktifan, penghentian pengaktifan dan pengaturan ulang dan untuk membatasi siaga palsu.

**b. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Dinas Jaga**

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

**1) Melakukan Pengawasan Terhadap Tugas Jaga Perwira**

Dalam kaitannya dengan tugas dinas jaga yang aman seharusnya personil yang akan melaksanakan dinas jaga selain memiliki keahlian dan kecakapan yang memadai sesuai dengan sertifikasi yang dimiliki dan disyaratkan harus melaksanakan familirisasi semua hal-hal yang berkaitan dengan dinas jaga. Dengan melaksanakan familiarisasi diharapkan juru mudi jaga memahami prosedur dinas jaga, hal-hal yang harus diperhatikan dalam pelaksanaan dinas jaga dan melaksanakan semua prosedur yang disyaratkan yang akan menciptakan sistem penjagaan yang memadai serta memenuhi syarat. Selain itu, dalam pelaksanaanya juga tidak terlepas dari pengawasan dan pengendalian dari Nakhoda dan perusahaan. Pengawasan ini penting sebab tanpa adanya pengawasan dan pengendalian yang baik maka pelaksanaan kadang hanya memenuhi standar prosedur saja tanpa ada koreksi dalam pelaksanaan manajemen organisasi anjungan.

Untuk pelaksanaan dinas jaga yang optimal dan efisien maka harus diadakan pengawasan dan pemantauan secara efektif seperti yang tercantum dalam *ISPS Code section 6*, yaitu sebagai berikut:

- a) Perusahaan semestinya menjamin bahwa rancangan keamanan kapal, berisi suatu pernyataan yang jelas menekankan kewenangan/otoritas/kekuasaan seorang Nakhoda. Perusahaan semestinya menetapkan dalam suatu rancangan keamanan kapal bahwa seorang Nakhoda memiliki suatu kewenangan/otoritas untuk menolak/mengenyampingkan dan bertanggung jawab untuk membuat suatu keputusan berkenaan dengan keselamatan dan keamanan kapalnya, dan untuk memohon bantuan perusahaan atau suatu Negara Anggota yang apabila diperlukan.
- b) Perusahaan memastikan bahwa petugas keamanan perusahaan, Nakhoda dan petugas keamanan kapal, diberikan bantuan/dorongan yang perlu untuk menjalankan/memenuhi tugas-tugasnya dan bertanggung jawab sesuai dengan bab XI-2 dan bagian dari peraturan ini.

Untuk meningkatkan tanggung jawab dinas jaga perlu adanya familiarisasi dari *Ship Security Officer (SSO)* terhadap petugas dinas jaga. Dalam memacu motivasi selain faktor dari diri sendiri juga dapat dipengaruhi faktor dari luar antara lain:

- (1) *Ship Security Officer (SSO)* berkewajiban menumbuhkan sikap kepedulian untuk meningkatkan pemahaman tanggung jawab dinas jaga. Dalam menumbuhkan sikap kepedulian bukan hanya melalui briefing dan instruksi saja melainkan dengan memberikan arahan yang baik serta bentuk teladan sikap sehari-hari yang dipraktikkan berkaitan dengan pelaksanaan tugas masing-masing. Perlu diingatkan mengenai akibat apabila terjadi bahaya adanya perompakan di atas kapal, bukan hanya menimbulkan korban harta akan tetapi juga bisa menimbulkan korban nyawa.

- (2) Adanya kepedulian dari perusahaan melalui DPA yang secara rutin datang ke kapal bukan hanya memastikan pelaksanaan *ISM Code* di kapal berjalan juga memberikan arahan dan motivasi sehingga lebih memahami tanggung jawab sebagai petugas dinas jaga.
- (3) Perlunya pengawasan *Ship Security Officer (SSO)* yang lebih kepada personil yang kurang memahami tanggung jawab dalam melaksanakan dinas jaga, dalam pengawasan selalu diingatkan bahwa akibat dari kurangnya pelaksanaan dalam menjalankan dinas jaga dapat menjadikan penurunan penilaian kinerja seseorang yang dapat berakibat pada diturunkannya seseorang dari kapal karena dianggap tidak layak dalam menjalankan dinasnya.

Perwira jaga diharuskan untuk selalu berada di kapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi atau panjarwala secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:

## **2) Perwira Ikut Berperan Aktif Dalam Penerapan *ISPS Code* Saat Pelaksanaan Dinas Jaga**

Untuk meningkatkan tingkat keamanan di kapal maka harus diterapkan rancangan pengamanan kapal oleh petugas keamanan kapal yang memadai. Rancangan pengamanan kapal adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah / tindakan di atas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia di atas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari risiko peristiwa / kejadian keamanan. Petugas keamanan kapal maksudnya personil di atas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, ditugaskan untuk perusahaan untuk keamanan di atas kapal, termasuk penerapan dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk berhubungan

dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

Dalam *ISPS Code* dijelaskan tentang Petugas Keamanan Kapal, sebagai berikut :

- a) Seorang petugas keamanan kapal semestinya ditunjuk untuk setiap kapal.
- b) Dalam tambahan terhadap yang ditetapkan di tempat lainnya dalam bagian dari Peraturan ini, tugas dan tanggung jawab dari petugas keamanan kapal semestinya termasuk, tetapi tidak terbatas pada :
  - (1) Menjalankan pemeriksaan keamanan dari setiap kapal untuk memastikan tindakan keamanan terpelihara.
  - (2) Terpeliharanya dan penerapan pengawasan dari rancangan keamanan kapal, termasuk adanya perubahan-perubahan terhadap rancangan tersebut.
  - (3) Koordinasi segi keamanan dalam penanganan muatan dan perbekalan kapal dengan Perwira lainnya dan dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait.
  - (4) Pengajuan modifikasi terhadap rancangan keamanan kapal.
  - (5) Laporan ke petugas keamanan perusahaan bila ada kekurangan dan ketidak sesuaian yang diketahui selama audit ke dalam, tinjauan ulangnya yang secara periodik, pemeriksaan keamanan dan pemeriksaan pemenuhannya dan penerapan adanya tindakan memperbaiki.
  - (6) Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di atas kapal.
  - (7) Memastikan bahwa pelatihan yang cukup telah dilengkapi terhadap Perwira, yang sesuai.
  - (8) Melaporkan seluruh peristiwa keamanan.

- (9) Penerapan koordinasi terhadap rancangan keamanan kapal dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait
- (10) Memastikan bahwa peralatan keamanan dioperasikan secara baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara jika ada.

## **2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Kurangnya Pemahaman Tentang Keamanan Kapal Sesuai Aturan *ISPS Code***

#### **1) Memberikan Familiarisasi bagi ABK Tentang Aturan *ISPS Code***

Keuntungannya :

- a) ABK lebih memahamai tentang aturan *ISPS Code*
- b) Penerapan aturan *ISPS Code* lebih maksimal sehingga dapat mewujudkan keamanan kapal

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan peran Awak kapal untuk melakukan familiarisasi

#### **2) Memberikan Pemahaman Tentang Maksud Dan Tujuan *ISPS Code***

Keuntungannya :

Dengan pemahaman tentang maksud dan tujuan *ISPS Code* sehingga dapat meningkatkan kesadaran serta kepedulian dalam melaksanakan aturan *ISPS Code*.

Kerugiannya :

Membutuhkan metode yang tepat untuk memeberikan pemahaman

**b. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Dinas Jaga**

**1) Melakukan Pengawasan Terhadap Tugas**

Keuntungannya :

Awak kapal yang bertugas jaga lebih disiplin dalam melaksanakannya tugasnya sehingga resiko/ancaman keamanan kapal dapat dikendalikan.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu extra dari perwira jaga untuk melakukan pengawasan.

**2) Perwira Ikut Berperan Aktif Dalam Penerapan *ISPS Code* Saat Pelaksanaan Dinas Jaga**

Keuntungannya :

Pelaksanaan dinas jaga terlaksana secara maksimal dengan mengedepankan norma-norma dalam *ISPS Code*.

Kerugiannya :

Terkadang perwira kurang aktif dalam melaksanakan dinas jaga.

**3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih**

**a. Kurangnya Pemahaman Tentang Keamanan Kapal Sesuai Aturan *ISPS Code***

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu memberikan pemahaman kepada tentang maksud dan tujuan *ISPS Code*.

**b. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Dinas Jaga oleh Awak kapal**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu melakukan pengawasan terhadap tugas jaga Perwira.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan bahwa rendahnya peran ABK terhadap keamanan kapal sesuai ISPS Code Di Atas kapal Tembaga 3 Ajkwa disebabkan :

1. Pemahaman awak kapal tentang prosedur keamanan serta kurangnya latihan ( *security drill* ) di atas kapal mengakibatkan penerapan *ISPS Code*, masih sangat kurang.
2. Rendahnya tingkat kedisiplinan Awak kapal dalam melaksanakan dinas jaga di sebabkan kurangnya pengawasan serta motivasi pimpinan, sehingga menyebabkan menurunnya kinerja yang mengakibatkan penerapan dinas jaga tidak berjalan dengan baik.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan atau solusi yang tepat mengenai penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* di atas kapal Tembaga 3 Ajkwa guna meningkatkan keamanan dan perlindungan kapal, yaitu sebagai berikut :

1. *Ship Security Officer* perlu memberikan familiarisasi bagi anak buah kapal (ABK) untuk meningkatkan pengetahuannya tentang aturan *ISPS Code* dan mengadakan simulasi penerapan *ISPS Code* Sehingga pemahaman kepada ABK tentang keamanan kapal dan menambahkan materi *ISPS Code* dalam *safety meeting*, sehingga dalam meningkatkan keseriusannya dalam memahaminya.

2. Perwira Jaga perlu melakukan pengawasan terhadap tugas jaga ABK dan memberikan teguran kepada ABK yang lalai dalam menjalankan dinas jaga untuk meningkatkan tanggung jawabnya dalam melaksanakan dinas jaga dan *Ship Security Officer* wajib mengikut sertakan Perwira dalam penerapan *ISPS Code* saat pelaksanaan dinas jaga.



## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad.(2015).*Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*. Bandung: Angkasa.
- Kitab Undang-undang Hukum Dagang(KUHD) tentang Tentang nakhoda, anak-kapal dan penumpang
- Poerwadarminto.(2018).*Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Tohardi. (2002).*Pemahaman Praktis Manajemen Sumber Daya Manusia*.Bandung: CV. Mandar Maju
- Sedarmayanti. (2009).*Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. Bandung: CV. Mandar Maju
- Manullang. (2001).*Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: BPFE
- Branch. (2015). *Pelaksanaan Dinas Jaga Pada Saat Operasi Bongkar Muatan Di Kapal*. Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- \_\_\_\_\_ *Maritim Labour Convention (MLC) 2006*
- \_\_\_\_\_ *Safety Of Life at Sea(SOLAS) 1974, London: International Maritime Organization*.
- \_\_\_\_\_ *STCW Convention and STCW Code Including 2010 Manila Amendments”*  
Third Consolidated edition 2011, IMO Publication, London.
- \_\_\_\_\_ *Guide To Maritime Security and the ISPS Code*,Polestar Wheatons : United Kingdom.

## DAFTAR ISTILAH

Kapal	: kendaran air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di gerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaran dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Undang-undang No 17 tahun 2008 pasal 1 ayat 36 )
Anak Buah Kapal (ABK)	: Awak buah Kapal adalah awak kapal Selain Nahkoda ( Undang-undang no 17 tahun 2008, pasal 1 ayat 42)  Anak Buah kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja di atas kapal kecuali Nahkoda, baik Perwira, Bawahan (Rating) yang tercantum dalam sijil Anak buah kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.
<i>Access Control System</i>	: Sistem yang digunakan untuk mengontrol setiap personal yang naik keatas kapal.
<i>Binocular and Night</i>	: Alat yang di pegang dengan tangan untuk meneropong target disekitar kapal
<i>Vision Binoculars</i>	dan untuk jenis <i>Night Vision</i> khusus digunakan pada waktu malam hari yang berfungsi sebagai <i>infra red</i> .
<i>CCTV (Closed Circuit TV)</i>	: Kamera terpaduadalah alat untuk memonitor daerah terbatas dan merupakan bagian dari sistem keamanan terpadu yang dapat disesuaikan jumlahnya akan kebutuhan terpadu diatas kapal.
<i>Company Security Officer</i> (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.

- Fire Hose* : Salah satu alat pemadam kebakaran berupa selang yang dapat digunakan ketika terjadi kebakaran, dan juga untuk mencegah para perompak naik ke kapal dengan cara menyemburkan air panas.
- Global Positioning System* : Sistem untuk menentukan letak di permukaan bumi dengan bantuan penyelarasan (*synchronization*) sinyal satelit. Sistem ini menggunakan 24 satelit yang mengirimkan sinyal gelombang mikro ke Bumi.
- GMDSS* : Sistem Keselamatan Maritim Global adalah sebuah sistem komunikasi terpadu yang berfungsi untuk memastikan bahwa kapal tidak dalam marabahaya.
- International Safety Management Code (ISM Code)* : Kodifikasi penting produk *International Maritime Organization* (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 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.
- Metal and Explosive Detector*: Alat yang digunakan untuk mendeteksi logam seperti senjata tajam, senjata api dan bahan peledak.
- Public Address (PA System)* : Alat yang digunakan untuk memberi pengumuman kepada seluruh ABK maupun penumpang di atas 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.

*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.

#### SHIP SECURITY

ALERT SYSTEM (SSAS) : adalah sebuah system keamanan di atas kapal, mengirimkan signal marabahaya ke satelit Inmarsat yang kemudian akan dipancarkan ke pihak keamanan darat. “ maaf lokasi maupun Gambar kita tidak bisa tampilkan secara utuh, di karenakan ini bersifat rahasia.

# LAMPIRAN

## Lampiran 1 Sipnosis

- **LAMPIRAN 1 SHIP'S PARTICULARS**

SHIP'S PARTICULARS		
1 SHIP NAME	:	TB.TEMBAGA 3
2 NATIONALITY	:	INDONESIA
3 OFFICIAL NUMBER	:	GT 661 NO 558 / MMJ
4 CALL SIGN	:	YGGG
5 IMO NUMBER	:	9175547
6 MMSI	:	525 015 058
7 LOA ( EXTREME )	:	33.300 M
8 LOA ( MOULDED )	:	32.00 M
9 BREATH	:	11.00 M
10 DEPTH	:	6.00 M
11 DESIGN DRAFT	:	4.00 M
12 DWT	:	195.23
13 GROSS TONNAGE	:	603 RT
14 NETT	:	181 RT
15 LIGHT SHIP WEIGHT	:	721 MT
16 TYPE OF SHIP	:	TUG BOAT
17 CLASIFICATION	:	ABS ( A1 , TOWING VESSEL AMS )
18 GMDSS AREA	:	A 1 , A 2 AREA
19 CONSTRUCTION	:	STEEL
20 BUILDER	:	KEPPEL SINGMARINE DOCYARD
21 BUILD IN YEAR	:	SINGAPORE / 1997
22 HULL NO	:	221
23 MAIN ENGINE CATERPILLAR	:	5440 BHP
24 AUX. ENGINE CARTEPILLAR	:	MODEL 3306

---

1 SHIP NAME	:	AJKWA
2 NATIONALITY	:	INDONESIA
3 OFFICIAL NUMBER	:	GT 13245 NO 560/MMJ
4 LOA	:	110.23 M
5 BREATH	:	30.00 M
6 DEPTH	:	9'60 M
7 DESIGN DRAFT	:	6.50 M
8 DWT	:	15.000
9 GROSS TONNAGE	:	13.216
10 NETT	:	4.265
11 BUILD IN YEAR	:	SINGAPORE
12 CLASIFICATION	:	ABS ( A 1 BARGE )
13 CONSTRUCTION	:	STEEL
14 TYPE OF SHIP	:	BARGE , NON SELF PROPELER

**GAMBAR1.1 SHIP'S PARTICULARS**

**SUMBER : DOKUMENTASI KAPAL**

ISM - Form KPI - 047 Rev 1/2010



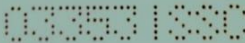


**GAMBAR 3.1 KAPAL TB TEMBAGA 3 AJKAWA**

*SUMBER : DOKUMENTASI PRIBADI*

- **LAMPIRAN 4, *INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE***



	<b>SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL INTERNASIONAL</b> <b>INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE</b>	<b>REPUBLIK INDONESIA</b>
No. : AL 803/B/24/ISSC/DJ/2023 Diterbitkan berdasarkan ketentuan KODA INTERNASIONAL TENTANG KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES (ISPS CODE) berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT by Directorate General of Sea Transportation		
Nama Kapal Name of Ship Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry Tipe Kapal Type of Ship Tonase Kotor Gross Tonnage Nomor IMO IMO number Nama dan Alamat Perusahaan Name and Address of the Company	: TEMBAGA 3 : Y G G S : Jakarta : Other Cargo Ship : 611 : 9175547 : PT. KUALA PELABUHAN INDONESIA Jl. Frans Kaisiepo Mile 32, Timika, Papua - Indonesia IMO Company : 1626170	
Dengan ini dinyatakan: This is to certify:		
1 bahwa sistem dan perlengkapan keamanan yang diperlukan oleh kapal telah diverifikasi sesuai seksi 19.1 Bagian A dan ISPS Code, that the security system and associated security equipment of ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code.		
2 verifikasi menunjukkan bahwa sistem dan perlengkapan keamanan terkait diatas kapal dan segala aspek berada dalam kondisi memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dan Bab XI-2 dan Konvensi dan Bagian A dan ISPS Code, that the verification showed that the security system and associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.		
3 kapal dilengkapi Rancangan Keamanan Kapal yang telah disetujui. that the ship is provided with an approved Ship Security Plan		
Tanggal Verifikasi Awal/ Pembaruan 20 Mei 2023 Date of Initial/ Renewal Verification on which this certificate is based May 20 <sup>th</sup> , 2023		
Sertifikat ini berlaku sampai dengan 27 Mei 2028 dengan catatan harus melaksanakan verifikasi This Certificate is valid until May 27 <sup>th</sup> , 2028, subject to verifications in accordance with section 19.1.1		
Sesuai seksi 19.1.1 bagian A dan ISPS Code Of part A of the ISPS Code Diterbitkan di Jakarta Issued at		Tanggal, 19 Mei 2023 Date of issue, May 19 <sup>th</sup> , 2023 A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT O.b. Director General of Sea Transportation DIREKTUR KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI Director of Sea And Coast Guard U.b. KEPALA SUBDIREKTORAT PATROLI DAN PENGAMANAN Head of Sub Directorate of Patrol and Security 
Kode Billing : 820230522119235 <small>KAPAL PERHUBUNGAN LAUT</small>		
		

**GAMBAR 4.1 INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**

**SUMBER : DOKUMENTASI KAPAL**

- **LAMPIRAN 5, DAFTAR *CREW* *TEMBAGA 3* *AJKAWA* SERTIFIKAT KETERAMPILAN PELAUT**

PT. KUALA PELABUHAN INDONESIA													KPI-047A					
DAFTAR SERTIFIKAT KETRAMPILAN PELAUT													PK		SWK			
Petunjuk Pelaksanaan: 1. Formulir ini diisi oleh Muallim II / Muallim I ( MV Kamora dan GG ) dan mengetahui Nakhoda, setiap kali ada perubahan 2. Formulir ini di update setiap serah terima Muallim II 3. Dengan tanda V berarti ada, tanda X berarti tidak ada																		
COC : CERT OF COMPETENCY COP : CERT OF PROFICIENCY																		
NAMA KAPAL : _____ Diperbaharui tanggal : 18 November 2023																		
No.	Nama	JABATAN	IJAZAH COC	Sertifikat Profesiensi														
				BST	SCRB	AFF	MFA	MC	BOCT	SAT	SDSD	SSO	RADAR	ARPA	BRMER	GMOSS	ECDIS	ORU
1	YULGIFRI FREDERIKUS	NAKHODA	COC 2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	ARY JOKO NUGROHO	MUALIM 1	COC 2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3	JEMMY PONGKESSU	MUALIM 2	COC 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4	VINCEN PILIGAME	MUALIM 3	COC 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
5	IRIANDI FEBRIANTO SIA	MUALIM 4	COC 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6	LEONARD KATUUK	KKM	COC 2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7	LUJENG	MASINIS 2	COC 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
8	MELKY WENNO	MASINIS 3	COC 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9	FARHAN ADJI	MASINIS 4	COC 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
10	TEGUH SANTOSO	JURU LISTRIK	RATING															
11	JONNY SITORUS	BOSUN	RATING															
12	ADVENTUS SAMORI	JURU MUDI 1	RATING															
13	IFDHAL SAMAD	JURU MUDI 2	RATING															
14	REYNALDI G. HARNANTO	JURU MUDI 3	RATING															
15	RIFANDI TUHAREA	JURU MUDI 4	RATING															
16	WASTO	JURU MUDI 5	RATING															
17	REJAL	JURU MUDI 6	RATING															
18	AMAN HASAN	JURU MUDI 7	RATING															
19	KERYLIST J TANAWANI	JURU MUDI 8	RATING															
20	JON JENDRI RERUNG	JURU MINYAK 1	RATING															
21	RAYMON	JURU MINYAK 2	RATING															
22	SUBARTO	JURU MASAK	RATING															

**NOTE:**

BST : BASIC SAFETY TRAINING	BOCT : BASIC AND CHEMICAL TANKER	ARPA : AUTOMATIC RADAR PLOTTING AID
SCRB : SURVIVAL CRAFT AND RESCUE BOARD	SAT : SECURITY AWARENESS TRAINING	BRME : BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT / ENGINE RESOURCE MANAGEMENT
AFF : ADVANCE FIRE FIGHTING	SDSD : SEAFARERS WITH DESIGNATED SECURITY DUTIES	GMOSS : GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM
MFA : MEDICAL FIRST AID	SSO : SHIP SECURITY OFFICER	ECDIS : ELECTRONIC CHART DISPLAY
MC : MEDICAL FIRST AID	RADAR : RADIO DETECTION AND RANGING	ORU : OPERATOR RADIO UMUM

**GAMBAR 5.1 DAFTAR *CREW* *TEMBAGA 3* *AJKAWA* SERTIFIKAT KETERAMPILAN PELAUT**

**SUMBER : DOKUMENTASI KAPAL**

- **LAMPIRAN 6 PETA LOKASI BERLABUH**



**GAMBAR 6.1 PETA LOKASI BERLABUH 04.49'764''S,136.49'378''E**  
**SUMBER : DOKUMENTASI PRIBADI**

- **LAMPIRAN 7 MUTASI MUALIM I, TB TEMBAGA 3 AJKAWA**





**GAMBAR 8.1 FIRE HOSE**

SUMBER: GOOGLE

Fire House selain berguna untuk mencegah dan memadamkan api di atas kapal juga berguna untuk mencegah agas pembajak kapal atau *Piracy* naik di atas kapal, dengan cara mengarahkan *nozzle* ke *boat piracy* sehingga ia tidak dapat mendekat ke arah kapal atau tidak mampu menghampiri kapal.

- **LAMPIRAN 9, ELECTRICAL SHOCK DEVICE (STUN GUN)**



**GAMBAR 9.1 ELECTRICAL SHOCK DEVICE (STUN GUN)**

**SUMBER: GOOGLE**

*Stun Gun* adalah alat atau senjata yang dapat digunakan untuk memukul lawan dengan voltase tertentu hingga pingsan jika seseorang telah menciptakan bahaya keamanan di atas kapal.

- **LAMPIRAN 10, AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)**



**GAMBAR 10.1 AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)**

**SUMBER: GOOGLE**

AIS berguna untuk mentransmisikan informasi kapal seperti nama dan jenis kapal, call sign, kebangsaan kapal, nomor MMSI, nomor International Maritime Organization (IMO).

- **LAMPIRAN 11, SSAS (SHIP SECURITY ALERT SYSTEM)**





**GAMBAR 11.1 SSAS (SHIP SECURITY ALERT SYSTEM)**

**SUMBER: PRIBADI**

SSAS (SHIP SECURITY ALERT SYSTEM) adalah sebuah system keamanan di atas kapal, mengirimkan signal marabahaya ke satelit Inmarsat yang kemudian akan dipancarkan ke pihak keamanan darat. “ maaf lokasi maupun Gambar kita tidak bisa tampilkan secara utuh, di karenakan ini bersifat rahasia.

- **LAMPIRAN 12, BODY CHECKING**





**GAMBAR 12.1 BODY CHECKING**

**SUMBER: PRIBADI**

Kru kapal melaksanakan pengecekan identitas bagi orang yang ingin naik ke atas kapal.

- **LAMPIRAN 13, SAFETY AND SECURITY MEETING**



**GAMBAR 13. SAFETY AND SECURITY MEETING**

**SUMBER: PRIBADI**

*Safety and security meeting dilaksanakan setiap pagi sebelum melakukan pekerjaan.*

- **LAMPIRAN 14, AKSES SATU PINTU**



**GAMBAR 14.1 AKSES SATU PINTU**

**SUMBER: PRIBADI**

Pemberlakuan satu akses di atas kapal.