

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENINGKATKAN SISTEM KEAMANAN KAPAL  
SESUAI ISPS CODE DI MT.PIS SUMATERA**

**Oleh :**

**SAID KEMAL HASAN**  
**NIS. 03258/ N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I  
JAKARTA  
2024  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENINGKATKAN SISTEM KEAMANAN KAPAL  
SESUAI ISPS CODE DI MT.PIS SUMATERA**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut ANT-I**

**Oleh :**

**SAID KEMAL HASAN  
NIS. 03258/ N-1**




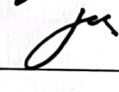

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I  
JAKARTA  
2024  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

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

Judul Makalah : **UPAYA MENINGKATKAN SISTEM KEAMANAN KAPAL SESUAI ISPS CODE DI MT.PIS SUMATERA**

Dosen Pembimbing II : **Adin Sayekti, S.S.T.PEL**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	01/07 <sup>2021</sup>	Artikel yang didapat ini	
2	11/07 <sup>2021</sup>	Kegagalan kran 5 tahun terakhir	
3	21/07 <sup>2021</sup>	Peraturan KAS I	
4	24/07 <sup>2021</sup>	Peraturan KAS II & III	
5	02/08 <sup>2021</sup>	Peraturan KAS IV	


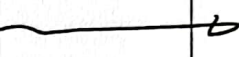



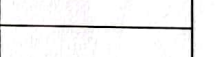
Catatan : dua makalah ini dipinjam

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

Judul Makalah : UPAYA MENINGKATKAN SISTEM KEAMANAN  
KAPAL SESUAI ISPS CODE DI MT.PIS SUMATERA

Dosen Pembimbing I : Capt. Suhartini, MM., MM.Tr

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	01/07/24	Pengajuan Sinopsis	
2.	11/07/24	pengajar Bab I	
3.	24/07/24	pengajar Bab II	
4.	29/07/24	pengajar Bab III	
5.	01/08/24	pengajar Bab IV	
			

Catatan

: ACC dan siap untuk  
di uji.



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




**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : SAID KEMAL HASAN  
NIS : 03258 / N-I  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN SISTEM KEAMANAN  
KAPAL SESUAI ISPS CODE DI MT.PIS  
SUMATERA

Pembimbing I

Jakarta, 26 Agustus 2024

Pembimbing II

  
**Capt. Suhartini, MM., MM.Tr**  
Penata Tk. I ( III/d )  
NIP. 19800307 200502 2 002

  
**Adin Sayekti, S.S.T.PEL**  
Penata Tk.1 (III/c)  
NIP.19870402 201402 1 004

Mengetahui :  
Ketua Jurusan Nautika

  
**Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, 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 : SAID KEMAL HASAN  
NIS : 03258/ N-I  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN SISTEM KEAMANAN  
KAPAL SESUAI ISPS CODE DI MT.PIS SUMATERA

Jakarta, 26 Agustus 2024

Ketua Penguji,

Penguji II,

Penguji III,

**Capt. Indra Muda**

Penata Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19711114 201012 1 001

**Mohamad Ridwan,  
S.Si.T., M.M**

Penata Tk. I (III/c)  
NIP.19780707 200912 1 005

**Capt. Suhartini, MM., MM.Tr**

Penata Tk. I ( III/d )  
NIP. 19800307 200502 2 002

Mengetahui :  
Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T.M.M.Tr**

Penata Tk. I (III /d)  
NIP.19810503 200212 2 001

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkatnya saya dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

### **“UPAYA MENINGKATKAN SISTEM KEAMANAN KAPAL SESUAI ISPS CODE DI MT.PIS SUMSTERA”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran ( STIP ) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan dan hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada seperti ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Tuhan Yang Maha Esa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T.M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, MM., MM.Tr selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Capt. Suhartini, MM., MM.Tr., sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Adin Sayekti, S.S.T.PEL, S.Si., MT., sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Kedua orang tua penulis, Muhamad Yunus. dan Kamelia Bahalwan, yang selalu memberikan kasih sayang, doa, nasehat, serta atas kesabarannya yang luar biasa dalam setiap langkah hidup penulis yang merupakan anugrah terbesar dalam hidup. Penulis berharap dapat menjadi anak yang dapat dibanggakan.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXXI tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 26 Agustus 2024

Penulis,



**SAID KEMAL HASAN**

NIS. 032/58/ N-I



## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH.....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
 <b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	3
D. Metode Penelitian .....	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	5
F. Sistematika Penulisan .....	5
 <b>BAB II   LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	7
B. Kerangka Pemikiran .....	19
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	21
B. Analisis Data .....	22
C. Pemecahan Masalah .....	27
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	39
B. Saran .....	39
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Transportasi melalui laut yang menghubungkan pulau-pulau, negara-negara dan benua-benua merupakan faktor yang sangat penting dalam perekonomian dunia. Namun begitu, kompetisi dalam pelayaran internasional sangat ketat dan memerlukan efisiensi yang tinggi serta kemampuan perusahaan pelayaran untuk tetap berada di pasaran. Dengan sendirinya perusahaan pelayaran dituntut untuk mampu memberikan keamanan, keselamatan dan perlindungan lingkungan keamanan dalam jasa layanan transportasi laut yang efektif dan efisien, dan harus mampu mengambil langkah-langkah strategis sehingga ia mampu berdaya saing di pasar industri namun tetap dapat meningkatkan nilai perusahaan.

Namun dalam pelaksanaannya masih banyak kendala–kendala dalam implementasi ship security plan atau rancangan keamanan kapal yang sudah ditentukan di atas kapal, yang dipengaruhi oleh kemampuan masing–masing personel maka untuk itu perlu adanya pelatihan yang terus menerus kepada seluruh ABK dan Perwira apalagi sering terjadi pergantian crew jaga menjadi penyebab tersendatnya implementasi *ISPS Code*.

Salah satu tugas ABK sehubungan dengan *ISPS Code* adalah penanganan *visitor* / tamu yang perlu ditangani dengan baik supaya tidak menghambat pekerjaan dan operasional kapal serta tidak menyinggung perasaan tamu. Semua ini diperlukan ABK yang berpendidikan, terlatih dan memahami permasalahan atas tanggung jawab maupun pengetahuan yang cukup.

Kita ketahui bahwa kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang banyak digunakan dalam memindahkan barang dan penumpang dari satu pulau ke pulau lain, baik dalam satu Negara maupun antar Negara. Namun tidak selamanya pelayaran kapal berlangsung aman, banyak peristiwa kejahatan yang terjadi di atas

kapal dan sebagian besar kapal yang dirampok biasanya dihujani tembakan dan awaknya khususnya Nakhoda dan KKM-nya disandera atau diculik untuk meminta tebusan kepada pemilik kapal.

Di atas MT. PIS Sumatera sistem keamanan masih belum maksimal, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti kurangnya pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* dan kurang maksimalnya ABK dalam menerapkan prosedur *ISPS Code*. Selain itu juga kesadaran ABK akan pentingnya penerapan *ISPS Code* untuk keamanan kapal masih rendah, kurangnya tanggung jawab ABK dalam menjalankan dinas jaga serta kurangnya jaminan keamanan di pelabuhan tertentu yang disinggahi.

Sebagaimana fakta pada tanggal 17 Februari 2024 dimana telah terjadi pencurian *fire hose* di atas kapal. Hal ini diketahui saat akan diadakan latihan pemadam kebakaran, *fire hose* tersebut tidak berada pada tempatnya. Dengan adanya permasalahan tersebut maka perlu dilakukan *security meeting* setiap bulan guna mengevaluasi kejadian-kejadian yang berhubungan dengan keamanan di kapal. Sehingga diupayakan ABK harus mampu mengenal dan menilai suatu kemungkinan yang setiap saat dapat terjadi seperti ancaman berupa perampokan, pembajakan dan pencurian.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik membuat makalah dengan judul :  
**"UPAYA MENINGKATKAN SISTEM KEAMANAN KAPAL SESUAI ISPS CODE DI MT. PIS SUMATERA"**

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, penulis dapat mengidentifikasi beberapa permasalahan yang terjadi di atas MT. PIS Sumatera diantaranya sebagai berikut:

- a. Kurangnya pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* dan belum maksimal dalam penerapannya.
- b. Rendahnya kesadaran mualim jaga akan pentingnya penerapan *ISPS Code* untuk keamanan kapal.

- c. Kurangnya tanggung jawab mualim jaga dalam menjalankan dinas jaga
- d. Kurangnya jaminan keamanan di pelabuhan tertentu.

## **2. Batasan Masalah**

Berdasarkan judul yang dipilih, dikarenakan luasnya pembahasan tentang *ISPS Code* dan keterbatasan kemampuan penulis, maka pembahasan makalah ini dibatasi hanya pada masalah di atas MT. PIS Sumatera, tempat penulis bekerja sebagai Mualim 2. Pembahasannya difokuskan pada :

- a. Kurangnya pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* dan belum maksimal dalam penerapannya.
- b. Kurangnya jaminan keamanan di pelabuhan tertentu

## **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka untuk mempermudah dalam mencari pemecahan masalahnya penulis perlu merumuskan pembahasan masalah yang terjadi sebagai berikut :

- a. Mengapa ABK kurang memahami tentang ketentuan *ISPS Code* dan belum maksimal dalam penerapannya?
- b. Apa penyebab kurangnya jaminan keamanan di pelabuhan tertentu?

# **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

## **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk menganalisis mengapa ABK kurang memahami tentang ketentuan *ISPS Code* dan belum maksimal dalam penerapannya serta mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- b. Untuk faktor apa saja yang menyebabkan kurangnya jaminan keselamatan di pelabuhan tertentu dan mencari alternatif pemecahan masalahnya sehingga sistem keamanan di atas kapal dapat berjalan sesuai ketentuan *ISPS Code*.



## **2. Manfaat Penelitian**

Penulis berharap hasil dari penulisan ini akan dapat bermanfaat bagi siapa saja, antara lain :

### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Agar dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi rekan-rekan Pasis, khususnya yang akan bekerja di atas kapal yang melaksanakan penerapan *ISPS Code*.
- 2) Untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai *ISPS Code* serta implementasinya pada sektor kemaritiman.
- 3) Untuk menambah perbendaharaan perpustakaan di STIP Jakarta tentang sistem keamanan di atas kapal sesuai *ISPS Code*.

### **b. Aspek Praktis**

Guna memberikan masukan saran dan informasi serta pengetahuan bagi Pembaca, dan diharapkan juga berguna sebagai bahan masukan bagi para ABK dan mualim jaga, baik yang sedang atau yang akan bekerja di atas kapal, dimana tidak terlepas dari kemungkinan dan akan mengalami sendiri masalah tersebut nantinya di atas kapal.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan oleh Penulis yaitu studi kasus yang dibahas secara deskriptif kualitatif.

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

Dalam membuat makalah ini, Penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu :

#### **a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)**

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

b. Studi Dokumentasi

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti *ship particular*, *crew list*, dan lain-lain yang berkaitan dengan sistem keamanan sesuai 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.

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

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan selama penulis bekerja di atas kapal MT. PIS Sumatera sebagai Mualim 2 sejak tanggal 12 Juli 2023 sampai dengan 12 Mei 2024.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di atas MT. PIS Sumatera berbendera Singapore, Chemical/Oil Products Tanker, dioperasikan di daerah pelayaran *Foreign-Going* (F.G).

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang diterbitkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

## BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

## BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta yang terjadi dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

## 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**

Tinjauan pustaka yang penulis gunakan dalam makalah ini adalah sebagai berikut :

##### **1. Sistem Keamanan**

Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia (2015:203) sistem adalah kumpulan unsur-unsur yang bergabung menjadi satu kesatuan dan mempunyai tujuan yang sama. Unsur-unsur dalam sistem tersebut saling berhubungan satu sama lain untuk memudahkan arus informasi agar dicapai suatu tujuan bersama. Di dalam sistem terdapat unsur-unsur penggerakanya sehingga penggerak tersebut saling berinteraksi satu sama lain untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

Menurut Tarwoto dan Wartonah, (2012:23) bahwa keamanan adalah keadaan aman dan tentram. Keamanan tidak hanya mencegah rasa sakit atau cedera, tapi keamanan juga dapat membuat individu aman dalam aktifitasnya, mengurangi stres dan meningkatkan kesehatan umum, sehingga dapat disimpulkan bahwa ketika kita merasa bebas dan tidak dalam keadaan bahaya kita sudah masuk dalam kategori aman. Sedangkan keamanan sendiri adalah sistem dari semua itu yang berarti sesuatu yang membuat kita menjadi aman. Biasanya istilah ini biasa digunakan dengan hubungan dengan kejahatan dan segala bentuk kecelakaan.

Berdasarkan definisi-definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa sistem keamanan yaitu unsur-unsur yang tergabung dalam mencapai keamanan di atas kapal.

##### **2. 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. Sebagaimana diketahui bahwa tujuan utama dari pembentukan *ISPS Code* adalah untuk menciptakan situasi dan kondisi yang aman bagi operasional kapal dan fasilitas pelabuhan dalam konteks internasional sehingga diharapkan juga akan membawa dampak yang lebih baik terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan serta jalur transportasi laut maupun perdagangan

Adapun perlengkapan peralatan - peralatan keamanan yang sesuai dengan penerapan *ISPS Code* di atas kapal antara lain :

**a. Macam-macam Peralatan Keamanan di Kapal**

- 1) *AIS (Automatic Indetifikation System)*
- 2) *SSAS (Ship Security Alert System)*
- 3) *Hand Held Radio*
- 4) *Baton*
- 5) *Whistle*
- 6) *GMDSS*
- 7) *Cargo Light*
- 8) *Padlocks*
- 9) *Fire Hose, Nozzle*
- 10) *Public Addresser*
- 11) *Axe*
- 12) *Intruder Detector System*
- 13) *Security Sign*
- 14) *Access Control System*
- 15) *Metal & Explosive Detector*
- 16) *CCTV.*

**b. Bentuk-bentuk Rancangan Keamanan Kapal**

Kondisi keamanan di kapal dan di pelabuhan secara tidak langsung telah diterapkan sebelumnya dengan adanya tugas jaga secara umum di kapal namun secara spesifik baru diatur sesuai ketentuan yang berlaku secara

internasional yang digambarkan dalam tiga jenis tingkat keamanan yaitu :

**1) Tingkat Keamanan Siaga I (satu)**

Artinya tingkat keamanan di mana kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi secara normal dengan tindakan pencegahan keamanan minimum yang harus dilaksanakan secara terus-menerus.

Pada tingkat keamanan siaga I (satu) yang harus dilakukan adalah sebagai berikut :

- a) Pastikan bahwa tugas pengamanan kapal sedang berlangsung.
- b) Mengawasi akses ke kapal.
- c) Memonitor embarkasi tiap orang dan barang bawaannya.
- d) Memonitor area terbatas dan pastikan bahwa hanya personal yang diijinkan yang boleh masuk.
- e) Memonitor geladak kapal dan sekitarnya.
- f) Mengawasi penanganan muatan dan perbekalan atau suku cadang yang sedang disuplai ke kapal.
- g) Memastikan bahwa komunikasi pengamanan telah tersedia.

Contoh tindakan pada beberapa kondisi tingkat keamanan siaga I (satu) adalah :

**a) Pengawasan Akses**

- (1) Memeriksa identitas dan memberikan kartu kunjungan kepada setiap orang yang akan masuk ke kapal dengan membatasi tiap 10 orang yang ingin berkunjung ke kapal diminta antri di dermaga menunggu giliran pemeriksaan untuk menjaga batas angkut maksimum gangway (SWL) dan menghindari penumpukan orang di tempat pemeriksaan kecuali kepada mereka yang telah memiliki daftar kunjungan tidak perlu diberikan kartu kunjungan misalnya buruh pelabuhan dan keagenan.

- (2) Menyediakan area yang layak di mana dapat dilakukan pemeriksaan orang serta barang yang dibawa.
  - (3) Kerjasama dengan pihak pelabuhan sebelum memuat di atas kapal.
  - (4) Mengetahui pintu masuk yang harus dikunci atau perhatikan orang-orang yang mungkin masuk tanpa ijin.
  - (5) Mengunci pintu yang tidak perlu atau menghalangi orang tanpa ijin masuk ke area yang dibatasi hanya untuk ABK.
  - (6) Mengadakan pengarahannya pada ABK akan adanya ancaman serta prosedur melaporkan orang yang dicurigai, barang atau aktifitas dimana diperlukan kewaspadaan.
- b) Pengawasan Daerah Terbatas
- (1) Menutup atau mengunci akses yang tidak perlu.
  - (2) Pemakaian alat pemantau (night vision binocular).
  - (3) Membuat penghalang akses atau patrol keliling kapal.
  - (4) Memakai alat pemantau otomatis untuk memberikan isyarat darurat bila ada yang masuk ke area terlarang.
- c) Pengawasan Muatan
- (1) Pengawasan muatan secara teratur sebelum dan sesudah operasi bongkar muat.
  - (2) Pastikan kerjasama dengan pihak pelabuhan bahwa muatan sebelum dimuat harus sesuai dengan frekuensi SSP.
  - (3) Pemeriksaan segel atau lainnya untuk menghindari terjadinya tindakan kejahatan.
- d) Pengawasan barang yang disuplai ke kapal
- (1) Memeriksa apakah perbekalan dan suku cadang yang diminta sesuai dengan permintaan.

(2) Pastikan bahwa perbekalan dan suku cadang kapal segera dapat disimpan pada tempat yang aman.

e) Penanganan Bagasi Titipan

Pemeriksaan barang titipan sesuai standar SSP.

## **2) Tingkat Keamanan Siaga II (Dua)**

Artinya tingkat keamanan yang mana perlu adanya tindakan tambahan dari tingkatan keamanan minimum yang dilaksanakan pada waktu tertentu sebagai resiko meningkatnya suatu insiden keamanan.

Kegiatan tambahan pada tingkat keamanan siaga II (dua) yang dilakukan yaitu :

- a) Meningkatkan pengamanan kapal dengan tindakan yang agak ketat.
- b) Meningkatkan pengawasan akses ke kapal dan penambahan personil jaga jika dibutuhkan.
- c) Meningkatkan pengawasan embarkasi tiap orang dan barang bawaannya.
- d) Meningkatkan pengawasan pada area yang dilarang bagi orang asing.
- e) Meningkatkan pengawasan geladak kapal dan sekitarnya.
- f) Meningkatkan pengawasan penanganan muatan dan penyimpanan yang sepatutnya.
- g) Memastikan bahwa peralatan komunikasi pengamanan telah tersedia dan ditambah jika diperlukan.

Contoh tindakan pada beberapa kondisi tingkat keamanan siaga II (dua) :

a) Pengawasan Akses.

- (1) Memeriksa identitas dan memberikan kartu kunjungan kepada setiap orang yang akan masuk kapal dengan membatasi tiap 5 orang yang ingin berkunjung ke kapal



diminta antri di dermaga menunggu giliran pemeriksaan untuk menghindari penumpukan orang di gangway kecuali kepada mereka yang telah memiliki daftar kunjungan tidak perlu diberikan kartu kunjungan misalnya buruh pelabuhan, petugas jaga dari darat dan keagenan.

- (2) Menugaskan tambahan petugas untuk patroli di sekitar geladak dan memonitor acces point secara rutin untuk menghindari orang masuk tanpa ijin.
- (3) Mengurangi akses masuk ke kapal dan memperhatikan pintu mana yang harus ditutup dan dikunci.
- (4) Mencegah supaya tidak ada yang dapat naik ke kapal dari akses yang lain seperti : lambung kapal, fair lead, rantai jangkar, tangga pandu dll, bekerja sama dengan kapal patroli melalui fasilitas pelabuhan.
- (5) Membuat area terbatas di kapal dengan bekerja sama dengan pihak pelabuhan.
- (6) Melakukan pengawalan pada pengunjung kapal.
- (7) Mengkhususkan pengarahannya kepada ABK terhadap segala kemungkinan ancaman yang timbul dan ulangi prosedur untuk melaporkan orang yang dicurigai.
- (8) Melaksanakan patroli dan pemeriksaan penuh sekeliling kapal.

b) Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

- (1) Melakukan pembatasan area (*Restricted area*) di kapal.
- (2) Melakukan pengawasan secara terus menerus.
- (3) Menugaskan petugas tambahan untuk menjaga dan patroli rutin di area terbatas.

c) Pengawasan Muatan

- (1) Memeriksa secara teliti muatan, alat angkut dan ruangan muatan.
- (2) Pemeriksaan teliti bahwa hanya muatan yang diperlukan yang dimuat di atas kapal.
- (3) Penambahan frekuensi serta ketelitian dalam pemeriksaan segel dan lainnya untuk menghindari adanya tindakan kejahatan atau ditambah dengan cara penambahan pemeriksaan secara visual dan fisik, penambahan pemeriksaan dengan alat scanning dan deteksi, mekanik atau menggunakan anjing, koordinasi dari peningkatan keamanan dengan pemilik muatan atau pihak lain yang bertanggung jawab sesuai dengan perjanjian dan prosedur yang ada.

d) Pengawasan barang yang disuplai ke kapal

Dilakukan tambahan keamanan selama menerima suplai perbekalan dan suku cadang kapal dengan memeriksa sebelum diterima di kapal dan memperkuat pemeriksaan sesuai standar SSP.

e) Penanganan Bagasi Titipan

Melakukan tambahan pengecekan keamanan terhadap bagasi titipan termasuk penggunaan X-Ray dan pengamatan yang teliti.

**3) Tingkat Keamanan Siaga III (tiga)**

Artinya tingkatan dimana tindakan pencegahan keamanan yang bersifat spesifik lebih lanjut yang dilaksanakan dalam kurun waktu yang terbatas ketika suatu insiden keamanan diperkirakan segera terjadi walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target secara spesifik dengan ukuran tingkatan sangat tinggi, tingkat kondisinya yang diterapkan yaitu kemungkinan beresiko atau resiko segera terjadi atau insiden keamanan sudah tampak.

Tingkat keamanan siaga 3 (tiga) dengan tindakan perlindungan khusus dalam SSP adalah :

- a) Memastikan bahwa kegiatan tugas pengamanan kapal masih tetap berlangsung.
- b) Mengawasi akses ke kapal dengan sangat ketat.
- c) Meningkatkan pengawasan secara ketat embarkasi setiap orang dan barang bawaannya.
- d) Meningkatkan pengawasan secara ketat area terbatas atau area yang dianggap terlarang bagi orang asing.
- e) Meningkatkan pengawasan secara ketat geladak kapal dan sekitarnya.
- f) Meningkatkan pengawasan secara ketat penanganan dan penyusunan muatan atau dihentikan sementara.
- g) Memastikan bahwa komunikasi keamanan masih tetap tersedia

Contoh tindakan pada beberapa kondisi tingkat keamanan siaga III (tiga) :

- a) Pengawasan Akses

Pihak Kapal harus memenuhi instruksi dari pihak yang melakukan tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan sesuai SSP yang memperinci langkah keamanan yang dapat dilakukan antara lain :

- 1) Memberlakukan dengan tegas hanya satu akses yang terkontrol untuk pemeriksaan embarkasi orang dan barang bawaannya.
- 2) Hanya memperbolehkan akses bagi mereka yang memberi tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan.
- 3) Mengarahkan orang-orang yang berada di atas kapal.
- 4) Mempersiapkan secara penuh atau sebagian untuk melakukan pemeriksaan kapal.

b) Area Terbatas (*Restricted Area*)

Mengadakan tambahan area terbatas di kapal di daerah asal insiden keamanan atau tempat di mana diperkirakan akan terjadi.

c) Pengawasan Muatan

Menunda bongkar / muat muatan, memeriksa muatan berbahaya atau yang sifatnya mengganggu keamanan di kapal dan tempat lokasinya.

d) Pengawasan barang yang disuplai ke kapal.

- 1) Melakukan pemeriksaan yang lebih teliti dari perbekalan dan suku cadang kapal yang disuplai.
- 2) Persiapan pembatasan atau penundaan suplai perbekalan dan suku cadang kapal.
- 3) Penolakan perbekalan dan suku cadang kapal yang akan disuplai.
- 4) Penanganan bagasi titipan
- 5) Melakukan pemeriksaan yang jauh lebih teliti misalnya dengan X-Ray dari tiap sudut berbeda.
- 6) Membatasi atau menunda pengiriman bagasi titipan.
- 7) Menolak pengiriman bagasi titipan.

### **3. Pemahaman**

#### **a. Definisi Pemahaman**

Pemahaman berasal dari kata paham yang mempunyai arti mengerti benar, sedangkan pemahaman merupakan proses perbuatan cara memahami (Em Zul, Fajri & Ratu Aprilia Senja, 2015:607)

Pemahaman berasal dari kata paham yang artinya:

- 1) Pengertian; pengetahuan yang banyak
- 2) Pendapat, pikiran
- 3) Aliran; pandangan

- 4) Mengerti benar (akan); tahu benar (akan)
- 5) Pandai dan mengerti benar.

Sehingga dapat diartikan bahwa pemahaman adalah suatu proses, cara memahami, cara mempelajari baik-baik supaya paham dan pengetahuan banyak.

Menurut Poesprodjo (2017:52-53) bahwa pemahaman bukan kegiatan berpikir semata, melainkan pemindahan letak dari dalam berdiri disituasi atau dunia orang lain. Mengalami kembali situasi yang dijumpai pribadi lain didalam Erlebnis (sumber pengetahuan tentang hidup, kegiatan melakukan pengalaman pikiran), pengalaman yang terhayati. Pemahaman merupakan suatu kegiatan berpikir secara diam-diam, menemukan dirinya dalam orang lain.

Pemahaman (*comprehension*), kemampuan ini umumnya mendapat penekanan dalam proses belajar mengajar. Menurut Bloom *“Here we are using the term “comprehension“ to include those objectives, behaviours, or responses which represent an understanding of the literal message contained in a communication.”* Artinya : Disini menggunakan pengertian pemahaman mencakup tujuan, tingkah laku, atau tanggapan mencerminkan sesuatu pemahaman pesan tertulis yang termuat dalam satu komunikasi. Oleh sebab itu siswa dituntut memahami atau mengerti apa yang diajarkan, mengetahui apa yang sedang dikomunikasikan dan dapat memanfaatkan isinya tanpa keharusan menghubungkan dengan hal-hal yang lain. (Bloom Benyamin, 2015: 89).

#### **b. Tingkatan Pemahaman**

Menurut W.S. Winkel, (2016:245) pemahaman yaitu suatu taksonomi yang dikembangkan untuk mengklasifikasikan tujuan instruksional. Bloom membagi ke dalam 3 (tiga) kategori, yaitu termasuk salah satu bagian dari aspek kognitif karena dalam ranah kognitif tersebut terdapat aspek pengetahuan, pemahaman, penerapan, analisis, sintesis, dan evaluasi. Keenam aspek di bidang kognitif ini merupakan hirarki kesukaran tingkat berpikir dari yang rendah sampai yang tertinggi.

1) Hasil belajar pemahaman merupakan tipe belajar yang lebih tinggi dibandingkan tipe belajar pengetahuan (Nana Sudjana, 2002:24) menyatakan bahwa pemahaman dapat dibedakan kedalam 3 kategori, yaitu :

- a) Tingkat terendah adalah pemahaman terjemahan, mulai dari menerjemahkan dalam arti yang sebenarnya, mengartikan dan menerapkan prinsip-prinsip.
- b) Tingkat kedua adalah pemahaman penafsiran yaitu menghubungkan bagian-bagian terendah dengan yang diketahui berikutnya atau menghubungkan beberapa bagian grafik dengan kejadian, membedakan yang pokok dengan yang tidak pokok.
- c) Tingkat ketiga merupakan tingkat pemaknaan ekstrapolasi.

Memiliki pemahaman tingkat ekstrapolasi berarti seseorang mampu melihat dibalik yang tertulis, dapat membuat estimasi, prediksi berdasarkan pada pengertian dan kondisi yang diterangkan dalam ide-ide atau simbol, serta kemampuan membuat kesimpulan yang dihubungkan dengan implikasi dan konsekuensinya.

2) Menurut Suke Silversius, (2011:43-44) menyatakan bahwa pemahaman dapat dijabarkan menjadi tiga, yaitu:

- a) Menerjemahkan (*translation*), pengertian menerjemahkan disini bukan saja pengalihan (*translation*), arti dari bahasa yang satu kedalam bahasa yang lain, dapat juga dari konsepsi abstrak menjadi suatu model, yaitu model simbolik untuk mempermudah orang mempelajarinya. Pengalihan konsep yang dirumuskan dengan kata-kata ke dalam gambar grafik dapat dimasukkan dalam kategori menerjemahkan.
- b) Menginterpretasi (*interpretation*), kemampuan ini lebih luas daripada menerjemahkan yaitu kemampuan untuk mengenal dan memahami ide utama suatu komunikasi.

- c) Mengekstrapolasi (*extrapolation*), agak lain dari menerjemahkan dan menafsirkan, tetapi lebih tinggi sifatnya. Ia menuntut kemampuan intelektual yang lebih tinggi.

#### **4. Pengawasan**

##### **a. Definisi Pengawasan**

Menurut Usman Effendi (2015:223), berpendapat bahwa pengawasan merupakan fungsi manajemen yang paling esensial, sebaik apapun pekerjaan yang dilaksanakan tanpa adanya pengawasan tidak dapat dikatakan berhasil. Pengawasan yang berhubungan dengan tindakan atau usaha penyelamatan jalannya perusahaan kearah tujuan yang di inginkan yakni tujuan yang telah 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. Pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut.

##### **b. Fungsi Pengawasan**

Menurut Erni Tisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi Pengawasan (*Controlling*) adalah sebagai berikut:

- 1) Mengevaluasi keberhasilan dalam pencapaian tujuan dan target bisnis sesuai dengan indikator yang telah ditetapkan.
- 2) Mengambil langkah-langkah klarifikasi dan koreksi atas penyimpangan yang mungkin ditemukan.
- 3) Melakukan berbagai alternatif solusi atas berbagai masalah yang terkait dengan pencapaian tujuan dan target bisnis.



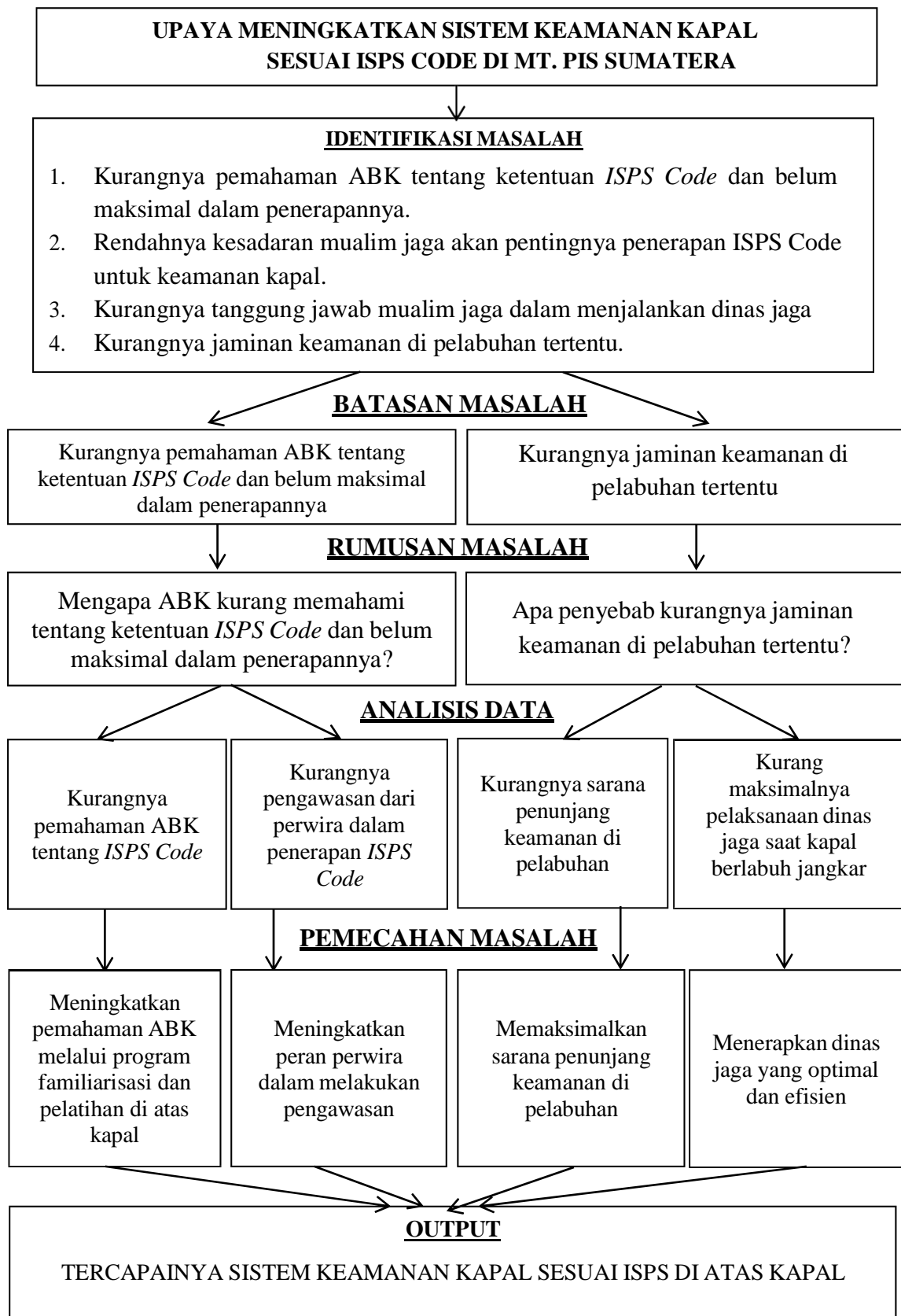
### **c. Prinsip Dasar Pengawasan**

Agar pengawasan itu berhasil sesuai dengan yang diharapkan, maka diperlukan prinsip-prinsip dasar dalam pengawasan, yaitu :

- 1) Adanya rencana tertentu dalam pengawasan. Rencana yang matang dan menjadi standar atau alat pengukur, akan menjadikan pengawasan itu menjadi efektif.
- 2) Adanya pemberian instruksi atau perintah dan wewenang kepada bawahan.
- 3) Dapat merefleksikan berbagai sifat dan kebutuhan dari berbagai kegiatan yang diawasi, sebab masing-masing kegiatan seperti bongkar muat, perawatan dan yang lainnya memerlukan pengawasan tertentu sesuai dengan bidangnya.
- 4) Dapat segera dilaporkan adanya berbagai bentuk penyimpangan.
- 5) Pengawasan haruslah bersifat fleksibel, dinamis dan ekonomis.
- 6) Dapat merefleksikan pola organisasi. Setiap kegiatan ABK haruslah tergambar dalam struktur organisasi, dan setiap bagian harus ada standar prosedur, sehingga apabila terjadi penyimpangan yang melebihi standar maka akan mudah terdeteksi.
- 7) Dapat menjamin diberlakukannya tindakan korektif, yaitu segera mengetahui apa yang salah, dimana letak kesalahan dan siapa yang bertanggung jawab.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Berdasarkan teori-teori yang disebutkan di atas, secara garis besar kecelakaan itu tidak akan timbul apabila pihak-pihak yang terkait dalam mengoperasikan kapal melaksanakan tugas dan tanggung jawab penuh mereka dengan baik. Kemudian penulis mengambil kerangka pemikiran sebagai berikut :



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di kapal MT. PIS Sumatera, maka penulis dapat beberapa kejadian yang perlu mendapat perhatian untuk dijadikan penelitian sebagai berikut:

##### **1. Kurangnya pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* dan belum maksimal dalam penerapannya**

Pada tanggal 15 Januari 2021 di Sandakan, Malaysia terjadi kehilangan *fire hose* di atas kapal. Hal ini diketahui dimana saat akan diadakan latihan pemadam kebakaran, alat pemadam tersebut tidak berada pada tempatnya. Dengan adanya kejadian tersebut maka perlu dilakukan *security meeting* yang dilakukan di atas kapal MT. PIS Sumatera setiap bulan guna mengevaluasi kejadian- kejadian yang berhubungan dengan keamanan di kapal. Sehingga diupayakan ABK harus mampu mengenal dan menilai suatu kemungkinan yang mungkin terjadi misalnya ancaman yang dapat berupa perampokan, pembajakan dan pencurian. Dengan adanya *meeting* tersebut diharapkan bisa memberikan arahan agar ABK dapat bekerja dan melakukan tugas jaga keamanan di kapal dengan penuh rasa tanggung jawab.

Faktanya ABK terlihat acuh tak acuh dalam mengikuti pelatihan keamanan. Dengan demikian, pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* masing kurang sehingga belum mampu mendeteksi bahaya adanya penyusup yang naik ke atas kapal. Hal ini dibuktikan dengan adanya kehilangan alat pemadam kebakaran di atas kapal. Untuk itu perlu sebuah metode penyampaian yang tepat untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code*.

##### **2. Kurangnya Jaminan Keamanan Di Pelabuhan Tertentu**

Salah satu ancaman keamanan terhadap kapal di pelabuhan yang sedang melakukan proses bongkar muat atau aktifitas lainnya yakni pengunjung dan buruh pelabuhan yang tidak memiliki identitas, atau mereka yang sudah di

kenal oleh ABK yang ada di sekitar kapal dan atau sedang menuju ke kapal, mereka dengan leluasa naik turun dan masuk ke dalam akomodasi kapal dan ruangan-ruangan lainnya. Hal ini dianggap sebagai sesuatu yang normal dan biasa dan sering dialami saat kapal sedang sandar di pelabuhan.

Penjagaan dan pemeriksaan terhadap setiap orang yang naik ke kapal tidak dilakukan sebagaimana sepatutnya begitupun dalam memantau dan mengawasi keadaan sekeliling kapal seperti akses ke kapal dan area terbatas hanya bagi mereka yang diijinkan. Hal ini dapat dikategorikan bahwa pihak kapal belum menerapkan apa yang diisyaratkan pada ketentuan *ISPS Code* secara optimal. Hal ini penulis alami ketika melaksanakan dan melakukan pengambilan data di kapal MT. PIS Sumatera pada bulan February 2024 di Pelabuhan Mailiao, Taiwan. Perwira Jaga tidak melaksanakan penjagaan dan pemeriksaan yang semestinya terhadap setiap tamu yang belum diketahui identitasnya serta barang bawaan yang dibawa oleh tamu tersebut ke atas kapal.

## **B. ANALISIS DATA**

Berdasarkan deskripsi data di atas, penulis dapat menganalisis penyebab dari masing-masing permasalahan yang terjadi sebagai berikut :

### **1. Kurangnya pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* dan belum maksimal dalam penerapannya**

Adapun penyebabnya adalah :

#### **a. Kurangnya pemahaman ABK tentang *ISPS Code***

Berbagai kemungkinan resiko gangguan keamanan dalam pelayaran atau sedang di pelabuhan bisa saja terjadi antara lain berupa perampokan, pembajakan dan pencurian dengan menggunakan sarana perahu atau alat apung sederhana yang ada di sekitar kapal atau menuju ke kapal baik pada alur pelayaran yang sudah dipublikasikan akan perlunya tambahan perhatian keamanan bila melewati area tersebut namun tidak dipatuhi dan diikuti oleh sebagian ABK bahkan menganggap sesuatu hal yang normal dan sering terjadi dalam pelayaran.

Pemahaman ABK terhadap ketentuan *ISPS Code* di kapal masih sangat

kurang. Salah satu penyebabnya karena sebagian ABK yang melaksanakan rutinitasnya sebagai pelaut masih belum mampu memahami apa dan bagaimana manfaat dari penerapan ketentuan mengenai keamanan di kapal, sehingga ABK merasa hal tersebut belum saatnya diketahui bahkan menganggap sesuatu hal yang biasa dan seolah-olah tidak penting untuk dipahami. Hal ini disebabkan ABK belum mendapatkan pelatihan atau arahan tentang *ISPS Code* tersebut.

Kurangnya pemahaman ABK tentang *ISPS Code* disebabkan oleh beberapa hal diantaranya yaitu kurangnya pengarahan tentang maksud dan tujuan dari penerapan *ISPS Code* tersebut. Adapun maksud dan tujuan aturan konvensi, seperti bahwa tujuan diterapkan *ISPS Code* adalah:

- 1) Untuk menetapkan suatu kerangka kerja internasional yang meliputi kerjasama antar negara anggota, badan pemerintah, administrasi lokal, industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan cara mengatasinya.
- 2) Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan lebih awal. Maka dari itu ABK diharuskan mengikuti diklat terlebih dahulu sebelum bekerja di kapal, sehingga pengetahuan dan pemahaman tentang apa dan bagaimana tindakan dalam memperkecil resiko gangguan keamanan dapat lebih ditingkatkan. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran dari masing-masing pihak yang terkait, untuk meningkatkan keamanan maritim.

ABK yang akan dipekerjakan di atas kapal harus memiliki keterampilan untuk bekerja termasuk keterampilan melakukan tugas jaga keamanan sesuai standar penerapan ketentuan *ISPS Code* namun kenyataan bahwa beberapa ABK yang dikirim tidak terampil bahkan belum mempunyai pengalaman berlayar sama sekali, kondisi seperti ini dikarenakan beberapa hal diantaranya adalah kurangnya selektif perusahaan dalam merekrut ABK, karena sebagian ABK masih belum mempunyai pengalaman khususnya dibidang keamanan dan tidak semua ABK mempunyai sertifikat *ISPS Code* (*SSO*, *SAT* atau *SDSD*), sehingga kualitas ABK tersebut baru diketahui setelah bekerja di atas kapal, kalau sudah terjadi

keadaan seperti ini maka peran nakhoda dan perwira senior sangat dibutuhkan untuk membina mereka tetapi tidak jarang nakhoda atau perwira di kapal bersikap acuh tak acuh dan tidak memberi arahan, pelatihan, motivasi kepada ABK yang baru bekerja tersebut.

Semua ABK baik yang baru bekerja atau yang sudah lama bekerja di atas kapal seharusnya tetap mendapatkan arahan, familiarisasi dan pelatihan tentang keamanan kapal secara berkesinambungan namun belum dilakukan secara optimal sehingga mempengaruhi tingkat pengetahuan dan kemampuan dalam menerapkan *ISPS Code*.

**b. Kurangnya Pengawasan dari Perwira dalam Penerapan ISPS Code**

Berkaitan dengan hal tersebut di atas, tidak disiplinnya ABK dalam penerapan prosedur *ISPS Code* menjadi faktor utama yang menyebabkan target yang ditentukan tidak tercapai. Pada saat pelaksanaan tugas jaga di atas kapal, kadang kala ABK yang bertugas dalam kegiatan tersebut belum melaksanakan tugasnya dengan baik. Pengawasan yang lemah menyebabkan penerapan prosedur *ISPS Code* tidak dilaksanakan dengan baik.

Dalam hal ini penulis membahas mengenai kedisiplinan ABK di atas kapal. Berdasarkan fakta yang terjadi, ABK 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.

Perwira keamanan kapal (*SSO*) yang ditunjuk untuk kapal yang bersangkutan mempunyai tugas dan tanggung jawab pada kapal tersebut, akan tetapi tugas tersebut tidak terbatas. Tugas yang dimaksud adalah :

- 1) Melakukan pemeriksaan keamanan kapal secara regular untuk menjamin tindakan keamanan dikendalikan.
- 2) Mengendalikan dan mengawasi penerapan *SSP* termasuk perubahannya.
- 3) Berkoordinasi terhadap aspek keamanan dalam penanganan muatan / cargo dan segala pembekalan kapal dengan personil kapal dan *PFSO*.
- 4) Dalam hal pengamanan muatan dan perbekalan kapal yang akan dimuat diatas kapal.
- 5) Mengusulkan modifikasi *SSP*.
- 6) Melaporkan ke perusahaan (*CSO*) kekurangan dan NC pada saat *internal audit, review*, inspeksi keamanan, verifikasi ketidaksesuaian serta pelaksanaan tindakan perbaikan.
- 7) Peningkatan kepedulian dan kewaspadaan keamanan dikapal termasuk pengecekan dan pencatatan tamu kapal.
- 8) Pelaksanaan pelatihan dan gladi diatas kapal.
- 9) Melaporkan insiden diatas kapal jika ada.
- 10) Mengkoordinasikan pelaksanaan *SSP* kepada *CSO* dan *PFSO*.
- 11) Memastikan bahwa perlengkapan keamanan yang dioperasikan telah diuji, dikalibrasi dan terpelihara dengan baik.
- 12) Permintaan khusus dari perusahaan.

## **2. Kurangnya Jaminan Keamanan Di Pelabuhan Tertentu**

Penyebabnya adalah :

### **a. Kurangnya sarana penunjang keamanan di pelabuhan**

Koordinator Komite Keamanan Pelabuhan (*Port State Control*) dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*)

untuk tidak lagi berbicara mengenai bagaimana cara memenuhi persyaratan minimum dari peraturan, tetapi bagaimana caranya menjaga konsistensi dan membuat terobosan baru untuk menciptakan keamanan fasilitas pelabuhan yang optimal.

Berbagai kemungkinan resiko gangguan keamanan di pelabuhan seperti perampokan, dan pencurian. Pengetahuan petugas pengawas terhadap ketentuan *ISPS Code* di pelabuhan masih sangat kurang. Salah satu penyebabnya karena sebagian petugas pengawas belum memahami apa dan bagaimana manfaat dari penerapan ketentuan mengenai keamanan di pelabuhan tersebut. Sehingga petugas pengawas merasa hal tersebut belum saatnya diketahui bahkan menganggap sesuatu hal yang biasa dan seolah-olah tidak penting untuk dipahami. Hal ini disebabkan petugas pengawas belum mendapatkan pelatihan atau arahan tentang *ISPS Code* tersebut.

**b. Kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlabuh jangkar**

Menurut fakta yang terjadi bahwa telah terjadi kehilangan barang di atas kapal satu faktor penyebabnya adalah pelaksanaan dinas jaga yang kurang maksimal dalam keadaan berlabuh jangkar. Penulis melihat ketika pelaksanaan *ISPS Code* pada saat kapal berlabuh, ABK dek 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 dek kapal untuk memastikan agar kapal dalam keadaan aman.

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:

- 1) Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.



- 2) Menjalankan perintah nahkoda antara lain: standing order, tingkat order yang sifatnya umum atau khusus.
- 3) Menjalankan perintah / ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan Bandar.
- 4) Petugas jaga di pelabuhan terdiri dari : perwira tugas jaga dibantu oleh juru mudi dan kelasi jaga dan selalu berada di kapal.

### C. PEMECAHAN MASALAH

Dalam analisis pemecahan masalah yang dipecahkan adalah penyebab dari masalah yang timbul, sehingga dengan dipecahkannya penyebab maka permasalahan akan hilang. Dari penyebab tersebut akan diuraikan pemecahan yang dapat diterapkan pada kapal MT. PIS Sumatera guna memperlancar operasional kapal tersebut adalah :

#### 1. Alternatif Pemecahan Masalah

##### a. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Ketentuan *ISPS Code*

Alternatif pemecahan masalah ini adalah dengan cara :

##### 1) Meningkatkan pemahaman ABK melalui program familiarisasi dan pelatihan di atas kapal

Untuk memberikan familiarisasi kepada ABK tentang *ISPS Code* pengetahuan *ISPS Code*, dapat dilakukan dengan cara :

##### a) Familiarisasi tentang Tujuan dan Maksud *ISPS Code*

Dalam pemahaman aturan-aturan *ISPS Code* kepada ABK dan Perwira tentunya diberikan beberapa pemahaman tentang maksud dan tujuan aturan konvensi, seperti pada Bab XI-2 baru, Bagian - A bahwa tujuan dari diterapkan *ISPS Code* adalah:

- (1) Untuk menetapkan suatu kerangka kerja Internasional yang meliputi kerja sama antara negara anggota, badan pemerintah, administrasi lokal, industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan cara

mengatasinya, serta pengadaan latihan bersama dengan instansi terkait.

- (2) Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran dari masing-masing pihak yang terkait, dalam peningkatan keamanan maritim.

b) Familiarisasi tentang Tugas dan Tanggung Jawab Petugas Jaga

Petugas jaga keamanan kapal yang ditunjuk mempunyai tugas dan tanggung jawab sesuai daftar jaga sebagai berikut:

- (1) Melakukan pemeriksaan keamanan kapal secara reguler.
- (2) Melakukan pengawasan, memelihara kondisi keamanan berdasarkan *SSP*.
- (3) Berkoordinasi aspek keamanan dengan personil yang lain di kapal.
- (4) Dalam hal pengamanan muatan dan barang-barang yang sedang disuplai ke kapal.
- (5) Melaporkan ke SSO atau Nakhoda tentang ketidak sesuaian dan NC pada saat ditemukan.
- (6) Peningkatan kepedulian dan kewaspadaan keamanan di kapal.
- (7) Pelaksanaan pelatihan dan familiarisasi di atas kapal.
- (8) Melaporkan insiden diatas kapal jika ada.
- (9) Memastikan bahwa perlengkapan keamanan yang dioperasikan telah diuji, dikalibrasi dan terpelihara dengan baik.
- (10) Permintaan khusus dari perusahaan.

c) *Ship Security Plan*

Selain *Ship Security Plan* (SSP) semua personil kapal harus memiliki pengetahuan yang cukup dan familiar dengan ketentuan

yang relevan dengan *Ship Security Plan*, termasuk :

- (1) Pengertian dan persyaratan sebagai konsekuensi dari adanya perbedaan *Security level* sesuai Bab XI-2 dan bagian A *ISPS Code* (Code 9)
- (2) Pengetahuan tentang prosedur darurat dan *contingency plan*.
- (3) Deteksi dan penemuan senjata, karakteristik dan pola perilaku orang-orang yang mungkin menjadi ancaman bagi keamanan.
- (4) Teknik yang dipakai untuk menyesuaikan tindakan- tindakan pengamanan misalnya ditemukan benda yang dicurigai sebagai bom atau diduga bom, maka kepada ABK dan Perwira sudah terlatih untuk tidak menyentuh benda tersebut, namun cukup memberikan suatu garis proteksi perlindungan, dan segera melaporkan kepada Perwira Keamanan Kapal atau SSO (agar dapat diambil tindakan pengamanan lebih lanjut). Termasuk pemahaman dalam menggunakan Radio Genggam, agar jangan sampai salah penggunaannya karena signal Radio Genggam tersebut dapat menjadi trigger terhadap bom.

Meningkatkan keterampilan ABK dapat juga dilakukan dengan menonton video latihan. Cara ini dapat dilaksanakan pada waktu senggang atau saat jam istirahat pendek seperti *coffee time* atau sedang makan atau pada saat hari libur tidak ada aktifitas perawatan kapal sehingga ABK bisa meningkatkan keterampilannya ketika latihan yang sesungguhnya sulit dilakukan.

d) Program familiarisasi yang tepat

Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* maka dibutuhkan teknik penyampaian yang tepat oleh Mualim I. Untuk mencapai tujuan tersebut maka Mualim I harus menguasai beberapa hal sebagai berikut :

(1) Beberapa Hal yang Dapat Dilakukan Dalam Meningkatkan Pemahaman

Dalam peningkatan pemahaman aturan-aturan *ISPS Code* kepada ABK tentunya perlu diberikan beberapa teori dalam pemahaman agar ABK mampu menerima dengan baik dan benar meliputi :

(a) Demonstrasi / peragaan

Dengan melaksanakan pelatihan keselamatan (*drill*) sesuai ketentuan maka dengan sendirinya seluruh ABK akan memahami dan mengetahui apa tugas dan tanggung jawab dalam kondisi bila terjadi gangguan keamanan.

(b) Diskusi Kelompok

Pelaksanaan pelatihan / *drill* selesai dilaksanakan diberikan waktu kepada para peserta drill untuk menanyakan apa dan bagaimana yang belum dipahami.

(c) 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 seluruh ABK cepat dan mudah mengerti.

(d) Analisis

Jika pada studi kasus ABK diberikan tugas maka pada metode ini, semua dituntut untuk menganalisa kepada dan bagaimana hal ini bisa terjadi sehingga bilamana mengetahui penyebabnya maka pemecahannya dengan dipahami.

(e) Penayangan Video / Film

Selain beberapa metode penerapan yang telah diuraikan

diatas maka selanjutnya ABK dan Perwira diputarkan video / film tentang kejadian-kejadian yang pernah terjadi, cara-cara pemeriksaan pengujung kapal dan patroli keliling kapal.

e) Hal-hal yang Perlu Dimengerti oleh ABK tentang *ISPS Code*

Dalam pemahaman aturan-aturan ini kepada ABK dan perwira tentunya diberikan beberapa teknik dalam pemahaman agar semua ABK mampu menerima dengan baik dan benar serta diatur tugas jaga yang terjadwal. Berikut beberapa hal yang perlu dimengerti oleh ABK tentang isi dari *Ship Security Plan (SSP)* sesuai dengan *ISPS Code- 9*, diantaranya yaitu :

- (1) Pengetahuan dalam menangani hal-hal yang terkait dengan keamanan.
- (2) Pengetahuan yang tepat tentang pengoperasian kapal, desain dan konstruksi kapal yang berhubungan dengan keamanan di kapal.
- (3) Kemampuan untuk menilai suatu risiko keamanan yang mungkin terjadi selama pengoperasian kapal dan bagaimana mengurangi dan menekan resiko-resiko keamanan tersebut.
- (4) Kemampuan untuk melakukan pemantauan kelangsungan menjaga kepercayaan antar ABK.
- (5) Kemampuan untuk memelihara tindakan-tindakan yang tepat untuk menghindari penyebaran atau akses terhadap bahan atau dokumen keamanan yang sensitif secara tidak sah.
- (6) Pengetahuan mengenai ancaman dan cara-cara terbaru yang terkait dengan karakter pelaku ancaman.
- (7) Pengetahuan tentang pengenalan dan pendeteksian terhadap persenjataan dan barang-barang berbahaya lainnya.
- (8) Pengetahuan tentang pengenalan terhadap pola-pola karakter dan tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan

keamanan dengan prinsip tanpa diskriminasi.

- (9) Pengetahuan tentang teknik yang digunakan dalam mengambil tindakan-tindakan keamanan.
- (10) Pengetahuan tentang perangkat sistem pengamatan dan keamanan serta keterbatasan operasionalnya.
- (11) Kebijakan keamanan perusahaan.
- (12) Tanggung jawab keamanan dari kapal dengan pihak lain seperti Otoritas Pelabuhan dan instansi berwenang lainnya.
- (13) Keterangan-keterangan dari kapal dan perusahaan.
- (14) Organisasi dan tanggung jawab.
- (15) Badan organisasi yang terkait dengan keamanan kapal.

## 2) **Meningkatkan Peran Perwira Dalam Melakukan Pengawasan**

Pengawasan secara berkala dan berkesinambungan dilakukan oleh Perwira Jaga. Pengawasan dilakukan untuk menjamin prosedur kerja yang telah dibuat berjalan dengan baik serta sesuai dengan buku *operation manual*. Prosedur kerja merupakan sebuah sistem dinamis yang harus selalu disesuaikan dengan perkembangan zaman. Pelaksanaan penerapan prosedur kerja harus secara terus-menerus dipantau sehingga proses penerapannya dapat berjalan dengan baik. Salah satu cara *monitoring* prosedur kerja adalah dengan melakukan audit, baik dilakukan oleh internal perusahaan ataupun eksternal. Hal ini bertujuan untuk memastikan prosedur kerja yang telah dibuat sudah dilaksanakan dan apabila ada kesalahan serta kekurangan dari prosedur kerja tersebut segera dilaporkan ke pihak tertentu untuk ditindak lanjuti.

### a) Penerapan *ISPS Code*

Perwira Keamanan Kapal (SSO) berupaya untuk memberikan berbagai tambahan pengetahuan dan informasi agar ABK dan Perwira lebih peduli, lebih terlatih dan terdidik dalam penerapan *ISPS Code*, sesuai dengan *ISPS Code-Part A, Code 13, Training*,

*Drill* dan Exercise on ship security, pelatihan di kapal yang bertujuan untuk memberikan tambahan pengetahuan dan memupuk kepedulian akan penerapan *ISPS Code* antara lain :

- (1) Memberi penjelasan terhadap ABK dan Perwira agar lebih familier dengan isi dari Kebijakan Keamanan Perusahaan atau *Company Security Policy*.
- (2) Cara melakukan reaksi bila terjadi penyerangan atau keadaan ancaman keamanan, seperti misalnya bagaimana cara mengaktifkan alarm bahaya.
- (3) Latihan pencarian *stowaway*, *bomb search* di kapal.
- (4) Menetapkan satu tempat berkumpul bila terjadi keadaan darurat keamanan.

b) Pelatihan bagi ABK

Dengan ikut berpartisipasi secara langsung petugas kapal dalam penerapan *ISPS Code*, maka ABK di MT. Verity diharapkan menjadi lebih peduli, lebih terampil dan terlatih serta mempunyai tambahan pengetahuan yang memadai dalam penerapan *ISPS Code* di atas kapal. Pelatihan bagi ABK dengan tugas khusus keamanan meliputi :

- (1) Pengetahuan tentang pola dan ancaman keamanan.
- (2) Pengenalan dan pendeteksian senjata, alat dan bahan-bahan yang berbahaya.
- (3) Pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan.
- (4) Teknik-teknik yang digunakan untuk menghindari tindakan keamanan.
- (5) Manajemen mengatasi kerusakan dan teknik pengendaliannya
- (6) Komunikasi-komunikasi keamanan.

- (7) Pengetahuan prosedur darurat dan *contingency plan*.
- (8) Pengoperasian peralatan dan sistem keamanan.
- (9) Penguji, kalibrasi dan pemeliharaan peralatan serta sistem keamanan laut.
- (10) Teknik-teknik pemeriksaan, pengawasan dan pemantauan.
- (11) Metode penggeledahan fisik terhadap manusia, barang-barang pribadi, bagasi, muatan dan perbekalan kapal.

**b. Kurangnya Jaminan Keamanan Di Pelabuhan Tertentu**

Alternatif Pemecahan Masalahnya yaitu :

**1) Memaksimalkan Sarana Penunjang Keamanan di Pelabuhan**

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:

- a) 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 :
  - (1) Untuk memastikan bahwa pelaksanaan semua tugas-tugas keamanan kapal berada pada tempatnya.
  - (2) Untuk mengawasi orang-orang yang tidak berkepentingan naik di atas kapal.
  - (3) Mengawasi keberangkatan para penumpang kapal dan barang bawaannya, dan memastikan bahwa hanya orang-orang yang berkepentingan diberi hak naik ke atas kapal.
  - (4) Mengawasi area di atas kapal dan area sekeliling kapal dengan melakukan perondaan secara terus-menerus.



- (5) Mengawasi penanganan muatan barang-barang berbahaya diatas kapal dan gudang yang terdiri dari cair, padat dan gas.
- (6) Memastikan bahwa komunikasi keselamatan dan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan selalu dalam keadaan siap operasi.
- b) 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.
- c) 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.

## 2) **Menerapkan Dinas Jaga yang Optimal dan Efisien**

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

- a) Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan Personil tugas jaga harus menjamin bahwa pelaksanaan tugas jaga dilakukan secara aman dan terpelihara.
- b) Nakhoda harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai. Di bawah pengarahan Nakhoda, dan perwira-perwira berjaga angung jawab melaksanakan navigasi secara aman selama periode tugas jaga.
- c) Melalui musyawarah dengan Nakhoda, dan KKM wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk memelihara suatu tugas jaga mesin yang aman.
- d) Pelaksanaan tugas jaga dilaksanakan sesuai dengan prinsip-prinsip tugas jaga.
- e) 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.

Agar 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.

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.

Sebagai contoh seluruh ABK 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 ke dalam kapal atau penolakan terhadap akses masuk dilakukan.

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.

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

### **a. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Ketentuan ISPS Code**

#### **1) Meningkatkan pemahaman ABK melalui program familiarisasi dan pelatihan di atas kapal**

Keuntungannya :

Dengan program familiarisasi dan pelatihan yang dilakukan secara rutin maka dapat meningkatkan pemahaman ABK tentang ketentuan ISPS Code.

Kerugiannya :

Membutuhkan peran perwira dalam memberikan pemahaman kepada ABK.

#### **2) Meningkatkan Peran Perwira Dalam Melakukan Pengawasan**

Keuntungannya :

Dengan pengawasan dari perwira maka ABK yang bertugas jaga lebih disiplin dalam melaksanakan tugasnya sehingga dapat

menjamin keamanan di atas kapal.

Kerugiannya :

Pengawasna harus dilaksanakan secara konsisten.

**b. Kurangnya Jaminan Keamanan Di Pelabuhan Tertentu**

**1) Memaksimalkan Sarana Penunjang Keamanan di Pelabuhan**

Keuntungannya :

Dengan sarana penunjang keamanan di pelabuhan yang memadai maka tingkat keamanan saat kapal berlabuh lebih terjamin.

Kerugiannya :

Membutuhkan biaya untuk penambahan saran penunjang keamanan.

**2) Menerapkan Dinas Jaga yang Optimal dan Efisien**

Keuntungannya :

Dengan pelaksanaan dinas jaga yang optimal dan efisien maka dapat meningkatkan keamanan di atas kapal, baik saat dalam pelayaran maupun saat kapal berlabuh.

Kerugiannya :

Membutuhkan kedisiplinan dalam melaksanakan dinas jaga.

**3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

**a. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Ketentuan *ISPS Code***

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu meningkatkan pemahaman ABK melalui program familiarisasi dan pelatihan di atas kapal.

**b. Kurangnya Jaminan Keamanan Di Pelabuhan Tertentu**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan jaminan keamanan di pelabuhan tertentu yaitu dengan menerapkan dinas jaga yang optimal dan efisien

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dari uraian yang telah penulis kemukakan di atas, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kurangnya pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* dan belum maksimal dalam penerapannya dikarenakan familiarisasi yang belum maksimal dan kurangnya pengawasan dari perwira dalam penerapan *ISPS Code*.
2. Kurangnya jaminan keamanan di pelabuhan tertentu dikarenakan sarana penunjang keamanan di pelabuhan yang kurang memadai dan pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlabuh jangkar yang kurang maksimal.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan beberapa kesimpulan diatas terkait upaya meningkatkan kinerja ABK dalam penerapan *ISPS Code* di atas MT. PIS Sumatera, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Kepada Awak Kapal
  - a. Meningkatkan pemahaman ABK melalui program familiarisasi dan pelatihan di atas kapal bagi mualim jaga dan mengadakan *Security Meeting* secara rutin untuk meningkatkan keterampilan mualim jaga tentang penerapan *ISPS Code* di atas kapal.
  - b. Meningkatkan pengawasan terhadap mualim jaga dan menerapkan fungsi pembinaan terhadap mualim jaga untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam penerapan *ISPS Code*.
  - c. Menerapkan *counseling* terhadap mualim jaga secara maksimal dan menciptakan suasana kerja yang kondusif dan menerapkan dinas jaga yang optimal dan efisien.

2. Kepada Perusahaan

- a. Lebih memperhatikan sarana penunjang keamanan di atas kapal
- b. Koordinasi dengan pihak pelabuhan agar memaksimalkan sarana penunjang keamanan untuk mencegah terjadinya kejahatan atau gangguan keamanan.

3. Kepada Taruna dan Pasis

Mempelajari tentang ketentuan ISPS code agar lebih memahami tentang aturan keamanan di atas kapal sehingga nantinya setelah bekerja di atas kapal (*on board*) dapat melaksanakan tugas jaga secara maksimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad. (2000). *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*, Bandung : Rineka Cipta
- Depdiknas. (2008). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta : PT.Gramedia Pustaka Utama
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, (2004), *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, Jakarta.
- Gary Keller, (2013), *The One Thng*, Kekuatan Fokus Mendorong Produktivitas, Jakarta: PT. Grafindo
- Mangkunegara, Anwar Prabu. (2015). *Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Cetakan kedua belas. Bandung : Remaja Rosdakarya
- Melayu S.P. Hasibuan, (2006), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : PT. Gramedia Pustaka
- Peter, Salim, (2013), *Advanced English-Indonesia Dictionary*. Jakarta : Modern English Pers
- Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandement 2010*
- Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008 : 13 butir 14 (2006:3) tentang pelayaran
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code)
- \_\_\_\_\_ (2014), *The International Code for The Security of Ships and of Port Facilities*, Balai Besar Pendidikan Penyegaran Dan Peningkatan Ilmu Pelayaran (BP3IP), Jakarta.
- \_\_\_\_\_ (2009), *SOLAS (Safety Of Life At Sea). Consolidated fifth edition Published by the International Maritime Organisation*

# LAMPIRAN-LAMPIRAN

	IMO crew list	Form CRM 35
--	---------------	-------------

1. Name of Ship			2. Port of Arrival/Departure		3. Date of Arrival/Departure	
PIS SUMATERA						
4. Nationality of Ship			5. Port arrived from		6. Nature and No. of Identity document Passport	
7.No	8.Family name, Given names	9.Rank or rating	10. Nationality	11.Date and place Of Birth		Expiry date
1	SALEEM AKHTER	Master	Pakistan	07-06-1959	KARACHI	BH1341174
2	MIKA SAPAN	Chief Officer	Indonesian	11-11-1966	UJUNG PANDANG	C7164741
3	SAID KEMAL HASAN	2 <sup>nd</sup> Officer	Indonesian	04-06-1997	JAKARTA	C7160254
4	MD SAZZAT HOSSAIN	3 <sup>rd</sup> Officer	Bangladesh	12-12-1994	NATORE	EF0843173
5	ANDREY KHORUZHYY	Chief Eng	Russian	28-03-1973	USSR	66NO4461776
6	ALI ASYHAD	2nd Engr	Indonesian	23-01-1985	GROBONGAN	C7573205
7	DELVIS TAURAN	3 <sup>rd</sup> Engr	Indonesian	06-12-1986	KAMARIAN	C7444804
8	AGUS PUGUH IRAWAN	4 <sup>th</sup> Engr	Indonesian	27-06-1997	PATI	C7173679
9	MUHAMMAD ILHAM ALFARIDZI	Jr Engr	Indonesian	19-08-1999	PATI	C5625219
10	SAHA PARTHAJIT	Elect. Engr.	Bangladesh	02-10-1989	SIRAJGANJ	A00797403
11	SAMSUL HUDA	Pumpman	Indonesian	22-04-1970	BAWEAN	E1801263
12	SUKTIKNO	Bosun	Indonesian	15-06-1973	CILACAP	C7406149
13	MUNAWIR BIN HARIANTO	AB	Indonesian	05-06-1981	UJUNG PANDANG	X1057221
14	DEVI PRIYONO	AB	Indonesian	04-05-1978	KENDAL	C7387407
15	MUHAMMAD IHSAN BARARI	AB	Indonesian	30-08-1976	GRESIK	C8098882
16	AGUS NAWANG SASMITO	O.S	Indonesian	13-08-1996	KEBUMEN	C6790303
17	DONALD SUNNY	Tr O.S	Indian	05-12-1996	KERALA	U2408610
18	MOHAMMED JAHANGIR	Fitter	Bangladesh	02-02-1979	CHATTOGRAM	EF0045924
19	RONALD AGUST TUSANG	Motorman	Indonesian	10-08-1973	MINAHASA	C7791784
20	MUHAMMAD ASRI	Motorman	Indonesian	16-11-1970	JAKARTA	C7444394
21	AGUS RAHMAT GINANJAR	Ch. Cook	Indonesian	29-08-1969	JAKARTA	C4973263
22	JIMMY RICHARD JOSEPH KAROUW	Messman	Indonesian	11-10-1975	BALIKPAPAN	C7322819

12. Master / Authorized agent / Officer: Signature





# M.T. PIS SUMATERA / 9V9104

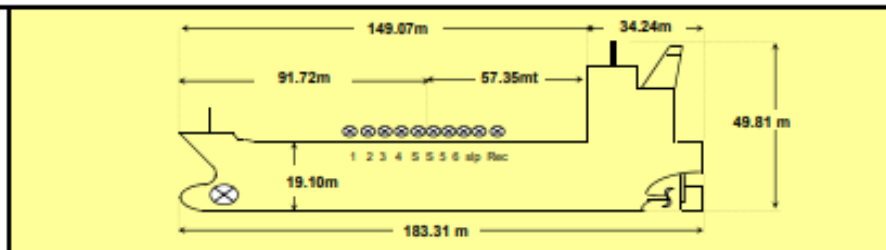
VESSEL	PIS SUMATERA
CALL SIGN	9V9104
FLAG	SINGAPORE
PORT OF REGISTRY	SINGAPORE
OFFICIAL NUMBER	403330
IMO NUMBER	9645798
CLASS SOCIETY	ABS
CLASS NOTATION	A1, Oil Carrier, ESP, AMS, ACCU
P & I CLUB	Gard P. & L. (NORWAY)

KEEL LAID	07.05.2013
LAUNCHED	30.06.2013
DELIVERED	30.09.2013
CONTRACT	ORL
SHIPYARD	HYUNDAI MIPO DOCKYARD Co. LTD, SOUTH KOREA

SATELLITE COMMUNICATION		
	INMARSAT-B	INMARSAT-C
PHONE		
FAX		
TELEX		447705755
MMSI	563185000	
E-mail	pisumatera@telexmail.inmarsat.com	
FFB-250	+870 773164647	
V SAT	+65 31654626 / 27 / 29	

OWNERS	PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING PTE LTD, SINGAPORE
OPERATORS	BERNHARD SCHULTE SHIP MANAGEMENT SINGAPORE PTE LTD

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	183.3 m
LBP	174 m
BREADTH (Extreme)	32.24 m
DEPTH (Extr Mould)	19.127m
HEIGHT K-T-M (Maximum)	49.81 m
BRIDGE FRONT - BOW	149.07 m
BRIDGE FRONT - STERN	34.24 m
BRIDGE FRONT - M'FOLD	57.35 m



TONNAGE	REGD	SUEZ	PANAMA
NET	13483	27452.02	24646
GROSS	29715	31346.19	
GROSS REDUCED	22904		

LOAD LINE INFORMATION	FREEBOARD	DRAFT(ext)	DWT
FRESH	0.289 m	5.819	13,308
TROPICAL	0.274 m	5.834	13,293
SUMMER	0.000 m	6.108	13,019
WINTER	0.274 m	6.382	12,745
LIGHTSHIP	16.5	2.63	10,459
NORMAL BALLAST COND	10.4 mt	6.63 mt	18,493
SEG. BALLAST COND	118.67	7.26	20,999
SUMMER DWT WITH SBT ONLY			

TANK CAPACITIES ( cbm )			
CARGO TANKS (98 %)			BLST TKS (100 %)
COT 1	3380.9	3380.3	WBT 1P/S
COT 2	4702.6	4691.5	WBT 2P/S
COT 3	4769.6	4769.0	WBT 3P/S
COT 4	4769.6	4769.0	WBT 4P/S
COT 5	4761.5	4760.9	WBT 5P/S
COT 6	4137.4	4129.1	WBT 6P/S
SLOP	603.2	474.2	FWPK
RESIDUAL	109.5	Excl fm cgo	APK
TOTAL 98%	54098.8 m3 wt 5hr / 53021.4m3 w.o.5hr		
Total Cgo 100%	55203 m3 (100%)	281.2 m3	
OTHER DETAILS			
FWA (S)	289mm	Level Gauge	Flotation
TPC@Summer	52.38 T	H Level alarm	YES
Overfill Alarm	YES		
TOTAL BALLAST			22426.0 m3

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	
MAIN ENGINE	2 STROKE-HUNDAY -8&W 6S 50MC
M.C.R.	11640 BHP @ 127 RPM
N.C.R.	9894 BHP @ 120.3 RPM
GENERATOR (3 sets)	HYUNDAI-MAN B&W L23/30 @720 RPM
PROPELLER	SINGLE SCREW- RIGHT-4 BLADES
RUDDER	SEMI-BALANCED
STEERING GEAR(2-Ram)	Rolls Royce Vane system
BOW THRUSTER	1341 BHP
STERN THRUSTER	NIL
FW GENERATOR CAP	20 ton/day

BUNKER TANKS 100%	
HFO Port	655.5
HFO Stbd 1	564.5
HFO Stbd 2	251.2
HFO Serv	26.5
HFO Sett.	28.2
HFO Over	19.8
TOTAL	1545.7
DO Port	51.6
DO Serv	81.1
DO Sett.	81.1
DO Over	5.8
TOTAL	219.6

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING		
	FRD	AFT
WINCHES	6	6
MRG ROPE	4	4
WINCH BHL		
WINDLASS	2	
FIRE WIRE	1	1
ANCHOR	2	
EMERGENCY TOWING ARRANGEMENT	1	
	1	

CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEM - FRAMO				
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD	F.R. l/min
CARGO OIL PUMP	12	600 M3/HR	130 MLC	238/476
CARGO OIL SLOP	2	300 M3/HR	130 MLC	204/235
CARGO OIL REC	1	70 M3/HR	130 MLC	201/96
PORTABLE PIP	1	150 M3/HR	70 MLC	218/198
BALLAST PUMP	2	750 M3/HR	25 MLC	182/237
BILGE EJECTOR				
Fire/GS pump	2	100 M3/HR	100 MLC	--
Foam S.W. pump	1	510 M3/HR	100 MLC	--
Emerg. Fire Pump	1	72 M3/HR	80 MLC	--

LIFE BOATS	
2 x 30P	
LIFE RAFTS	
4 x 16P + 1 x 6P	
CRANES	
Hose Crane	10T
Provv(S) Crane	2T
Aft Crane	4T

MANIFOLD ARRANGEMENT (400 mm / Steel)	
Distance of cargo manifold to cargo manifold	2000 mm
Distance of cargo manifold to vpr. return manifold	3200 mm
Distance of manifolds to ship's rail	4500 mm
Distance of spill tray grating to centre of manifold	900 mm
Distance of main deck to centre of manifold	2.100 m
Distance of main deck to top of rail	1300 mm
Distance of top of rail to centre of manifold	800 mm
Distance of manifold to ship side	4600 mm
Distance of manifold from keel	21.20 m

IG / VAPOUR EMISSION / VENTING	
I.G BLOWER CAPACITY	3750 M3/Hr
P/V VALVE PR./ VAC. SETTING	+2000 / -350 mmWG
P/V BREAKER PR./VAC. SETTING	+2400 / -700 mmWG

IMPORTANT DRAFTS	
Propeller immersion	6.3

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	CO2
PUMP ROOM	N.A
CARGO AREA	3% FOAM (ALCOHOLTYPE)-Low expansion

The figure displays the general arrangement of the ship, including the following views:

- Midship Section:** A longitudinal section through the center of the ship, showing the hull structure, internal compartments, and the main deck.
- Deck Plans:** Detailed plans of the various decks, including the Main Deck, Upper Deck, and Tank Top.
- Structural Details:** Views of the ship's structure, including the hull, deck, and internal compartments.

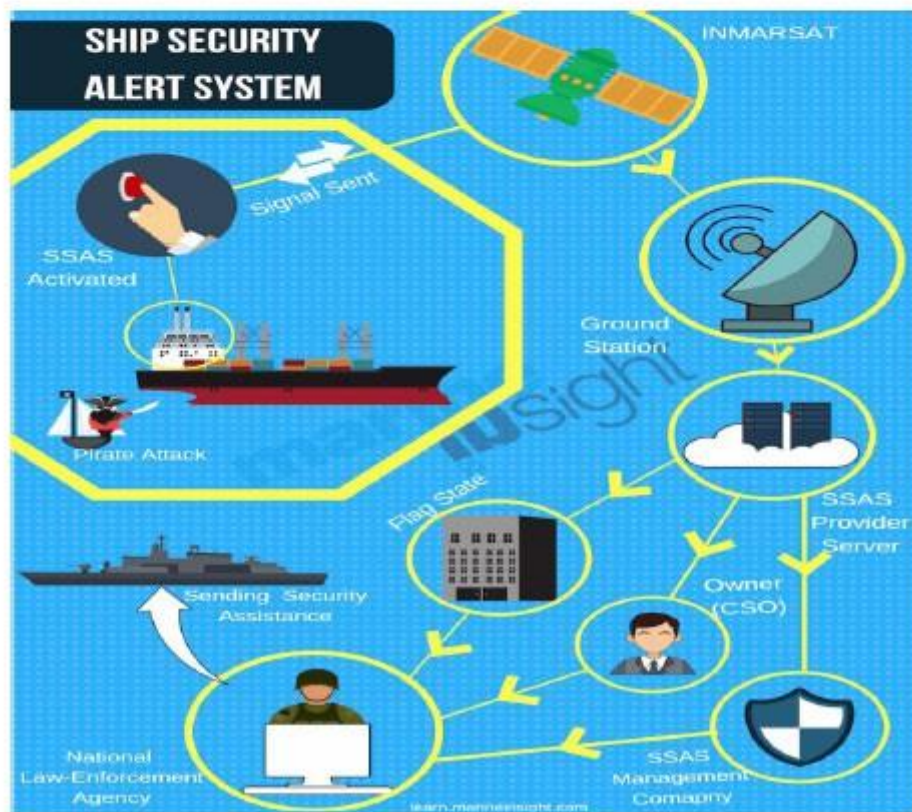
PLAN HISTORY			
DATE	TIME	DESCRIPTION	BY
01-10-1978	10:00	PLAN PREPARED FOR CONCRETE WALL	W. J. HARRIS

PRINCIPAL PARTICULARS	
LENGTH D. 4	102.00 m
WIDTH B. 1	10.00 m
HEIGHT H. 1	12.00 m
DEPTH D. 1	10.00 m
DEPTH D. 2	10.00 m
DEPTH D. 3	10.00 m
DEPTH D. 4	10.00 m
DEPTH D. 5	10.00 m
DEPTH D. 6	10.00 m
DEPTH D. 7	10.00 m
DEPTH D. 8	10.00 m
DEPTH D. 9	10.00 m
DEPTH D. 10	10.00 m
DEPTH D. 11	10.00 m
DEPTH D. 12	10.00 m
DEPTH D. 13	10.00 m
DEPTH D. 14	10.00 m
DEPTH D. 15	10.00 m
DEPTH D. 16	10.00 m
DEPTH D. 17	10.00 m
DEPTH D. 18	10.00 m
DEPTH D. 19	10.00 m
DEPTH D. 20	10.00 m
DEPTH D. 21	10.00 m
DEPTH D. 22	10.00 m
DEPTH D. 23	10.00 m
DEPTH D. 24	10.00 m
DEPTH D. 25	10.00 m
DEPTH D. 26	10.00 m
DEPTH D. 27	10.00 m
DEPTH D. 28	10.00 m
DEPTH D. 29	10.00 m
DEPTH D. 30	10.00 m
DEPTH D. 31	10.00 m
DEPTH D. 32	10.00 m
DEPTH D. 33	10.00 m
DEPTH D. 34	10.00 m
DEPTH D. 35	10.00 m
DEPTH D. 36	10.00 m
DEPTH D. 37	10.00 m
DEPTH D. 38	10.00 m
DEPTH D. 39	10.00 m
DEPTH D. 40	10.00 m
DEPTH D. 41	10.00 m
DEPTH D. 42	10.00 m
DEPTH D. 43	10.00 m
DEPTH D. 44	10.00 m
DEPTH D. 45	10.00 m
DEPTH D. 46	10.00 m
DEPTH D. 47	10.00 m
DEPTH D. 48	10.00 m
DEPTH D. 49	10.00 m
DEPTH D. 50	10.00 m
DEPTH D. 51	10.00 m
DEPTH D. 52	10.00 m
DEPTH D. 53	10.00 m
DEPTH D. 54	10.00 m
DEPTH D. 55	10.00 m
DEPTH D. 56	10.00 m
DEPTH D. 57	10.00 m
DEPTH D. 58	10.00 m
DEPTH D. 59	10.00 m
DEPTH D. 60	10.00 m
DEPTH D. 61	10.00 m
DEPTH D. 62	10.00 m
DEPTH D. 63	10.00 m
DEPTH D. 64	10.00 m
DEPTH D. 65	10.00 m
DEPTH D. 66	10.00 m
DEPTH D. 67	10.00 m
DEPTH D. 68	10.00 m
DEPTH D. 69	10.00 m
DEPTH D. 70	10.00 m
DEPTH D. 71	10.00 m
DEPTH D. 72	10.00 m
DEPTH D. 73	10.00 m
DEPTH D. 74	10.00 m
DEPTH D. 75	10.00 m
DEPTH D. 76	10.00 m
DEPTH D. 77	10.00 m
DEPTH D. 78	10.00 m
DEPTH D. 79	10.00 m
DEPTH D. 80	10.00 m
DEPTH D. 81	10.00 m
DEPTH D. 82	10.00 m
DEPTH D. 83	10.00 m
DEPTH D. 84	10.00 m
DEPTH D. 85	10.00 m
DEPTH D. 86	10.00 m
DEPTH D. 87	10.00 m
DEPTH D. 88	10.00 m
DEPTH D. 89	10.00 m
DEPTH D. 90	10.00 m
DEPTH D. 91	10.00 m
DEPTH D. 92	10.00 m
DEPTH D. 93	10.00 m
DEPTH D. 94	10.00 m
DEPTH D. 95	10.00 m
DEPTH D. 96	10.00 m
DEPTH D. 97	10.00 m
DEPTH D. 98	10.00 m
DEPTH D. 99	10.00 m
DEPTH D. 100	10.00 m

GENERAL ARRANGEMENT	
1	GENERAL ARRANGEMENT
2	GENERAL ARRANGEMENT
3	GENERAL ARRANGEMENT
4	GENERAL ARRANGEMENT
5	GENERAL ARRANGEMENT
6	GENERAL ARRANGEMENT
7	GENERAL ARRANGEMENT
8	GENERAL ARRANGEMENT
9	GENERAL ARRANGEMENT
10	GENERAL ARRANGEMENT
11	GENERAL ARRANGEMENT
12	GENERAL ARRANGEMENT
13	GENERAL ARRANGEMENT
14	GENERAL ARRANGEMENT
15	GENERAL ARRANGEMENT
16	GENERAL ARRANGEMENT
17	GENERAL ARRANGEMENT
18	GENERAL ARRANGEMENT
19	GENERAL ARRANGEMENT
20	GENERAL ARRANGEMENT
21	GENERAL ARRANGEMENT
22	GENERAL ARRANGEMENT
23	GENERAL ARRANGEMENT
24	GENERAL ARRANGEMENT
25	GENERAL ARRANGEMENT
26	GENERAL ARRANGEMENT
27	GENERAL ARRANGEMENT</







## DAFTAR ISTILAH

<i>Access Control System</i>	: Sistem yang digunakan untuk mengontrol setiap personal yang naik ke atas 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 terpadu adalah 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 (CSO)</i>	: 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.
<i>Fire Hose</i>	: Salah satu alat pemadam kebakaran berupa selang yang dapat digunakan ketika terjadi kebakaran, dan juga untuk mencegah para perompak naik ke kapal dengan cara menyemprotkan air panas.
<i>Global Positioning System</i>	: Sistem untuk menentukan letak di permukaan bumi dengan bantuan penyalarsan

(*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 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 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 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.
- 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.