

BAB 2

PEMBAHASAN

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam bab ini penulis memaparkan tentang istilah-istilah, dan teori-teori yang mendukung, dan berhubungan dengan pembahasan Karya Tulis ini, yang bersumber dari referensi buku-buku dan juga observasi selama penulis melaksanakan praktek darat (prada). Berikut merupakan penjelasan dari beberapa istilah yang berkaitan dengan peranan syahbandar Tanjung Balai Karimun dalam pengawasan *International Safety Management Code* dan *International Ship and Port Facility Code* terhadap kapal-kapal angkutan laut Tanjung Balai Karimun.

1. Pengertian Peranan

Peranan adalah tindakan yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dalam suatu peristiwa atau bagian yang dimainkan seseorang dalam suatu peristiwa. (KBBI, 2008)

Definisi lain menurut yaitu peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (status) apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya maka ia menjalankan suatu peranan. (Soerjono Soekanto, 2009)

Berdasarkan beberapa pengertian diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa peranan merupakan tindakan atau pola tingkah laku yang dilakukan oleh seseorang, sekelompok orang, organisasi ataupun suatu manajemen karena memiliki tugas dan fungsi yang melekat pada masing-masing karakteristik tersebut dalam rangka mengatasi suatu hal maupun permasalahan yang sedang terjadi.

2. Pengertian Syahbandar

Kata syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kepil atau tempat labuh, tempat-tempat

kepil pada jembatan punggah dan jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok, dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan. (DJPL, 2014)

Kantor Kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintah dipelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan menyelenggarakan fungsi :

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikat kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan surat persetujuan berlayar
4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelekaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan, penanganan musibah dilaut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran

6. Pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan menteri
7. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta saran bantu navigasi pelayaran
8. Pelaksanaan penjamin dan pemeliharaan kelestarian lingkungan dipelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang dipelabuhan
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan kepelabuhanan dan
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

3. Pengertian Pengawasan

Pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. (George R. Terry, 2006:395)

Jadi pengawasan adalah sebagai suatu sistematis oleh manajemen untuk membandingkan kinerja standar, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan penyembuhan yang diperlukan untuk melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan seefektif dan seefisien mungkin didalam mencapai tujuan.

4. Pengertian *International Safety Management Code*

ISM Code merupakan produk dari IMO (*International Maritime Organization*) yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994 (*Safety of Life at Sea*). ISM Code merupakan standard sistem manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran dilaut. Intinya ISM Code ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. Sebelum perusahaan dan kapalnya dioperasikan keduanya harus disertifikasikan terhadap ISM Code dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi *Ship Operator*.

Tindak lanjut dikapal dalam pengawasan ISM Code antara lain :

1. Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang mempunyai dokumen yang relevan terhadap jenis kapal tersebut
2. Dokumen harus diterbitkan kepada perusahaan yang memenuhi persyaratan ISM Code oleh *Administration*, yang mana perusahaan melakukan bisnisnya. Dokumen ini disetujui sebagai bukti bahwa perusahaan mampu memenuhi persyaratan ISM Code
3. Copy dokumen harus ditempatkan dikapal sehingga Master dapat menunjukkan kepada administration atau organisasi yang ditunjuk olehnya
4. Sertifikat bernama SMC harus diterbitkan kepada kapal oleh administration atau organisasi yang ditunjuk oleh administration. Bila menerbitkan SMC, administration harus melakukan verifikasi bahwa manajemen perusahaan dan kapal sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang telah disetujui.
5. Administration atau organisasi yang ditunjuk oleh administration harus melakukan verifikasi secara teratur untuk mengecek berfungsinya sistem manajemen keselamatan yang telah disetujui.

5. Pengertian *International Ship and Port Facility Code*

International Ship and Port Security Code (ISPS Code) adalah regulasi yang IMO (International Maritime Organization) yang secara khusus mengatur tentang kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman Terorisme di laut. 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 di amerika Serikat.

Satu hal yang perlu dicatat, bahwa perluasan SOLAS 74 juga mencakup pada Pelabuhan dan Fasilitasnya. Sesuatu yang sebelumnya belum pernah ada, walaupun hanya terbatas pada pelabuhan yang memiliki interface dengan kapal laut.

Pada dasarnya ISPS Code ini terdiri dari 2 (dua) bagian besar, yang disebut Bagian A (Part A) dan Bagian B (Part B). Bagian A berisi segala ketentuan yang Wajib dilaksanakan (mandatory) oleh Pemerintah negara anggota, kapal/ perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan-aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 SOLAS 1974 hasil amandemen. Sedangkan bagian B berisikan petunjuk-petunjuk / pedoman (guidance) tentang pelaksanaan dari Bab XI-2 dari apa yang tercantum dalam Bagian A.

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

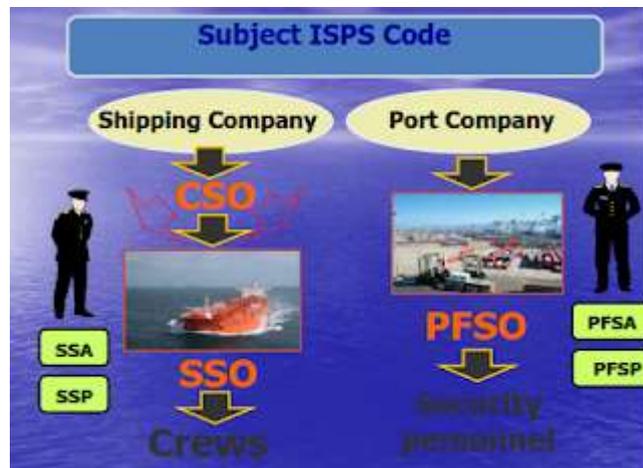
Tujuan dari Kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi risiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai

kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

Karena ISPS Code berlaku secara internasional dan menuntut kerjasama yang baik, saling pengertian, dan bahasa yang sama antar Negara peserta, maka ada beberapa istilah yang digunakan memerlukan pemahaman yang sama pula. Beberapa istilah penting adalah:

1. *Ship Security Plan* (Rencana Keamanan Kapal), yaitu suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil di atas kapal, dirancang sedemikian rupa untuk melindungi orang di atas kapal, muatan, peralatan angkutan muatan, gudang penyimpanan/ perbekalan dsb terhadap risiko insiden keamanan.
2. *Port facility Security Plan* (Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan), yaitu suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil untuk melindungi segala macam fasilitas pelabuhan dan kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, tempat-tempat penyimpanan barang didalam fasilitas pelabuhan terhadap risiko insiden keamanan.
 1. Melakukan pemeriksaan dan membuat PFSA
 2. Membuat dan mempertahankan PFSP
 3. Menerapkan dan melatih PFSP
 4. Pemeriksaan pengamanan secara regular
 5. Melakukan perubahan yang diperlukan thd PFSP
 6. Melakukan kampanye kesadaran keamanan terhadap personil PF
 7. Menjamin training yang memadai terhadap personil terkait
 8. Melaporkan kepada otoritas terhadap aspek keamanan
 9. Koordinasi pelaksanaan PFSP dengan SSO dan CSO
 10. Koordinasi dengan jasa pengamanan
 11. Menjamin dipenuhi standar kompetensi personil security
 12. Menjamin peralatan keamanan dioperasikan, diuji, dikalibrasidan dirawat.

13. Membantu SSO dalam identifikasi faktor ancaman, jika diminta



Sumber. Ispc-code.html

3. *Ship Security Officer* (Perwira Keamanan kapal), adalah orang yang berada di atas kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda kapal, ditunjuk oleh Perusahaan Perkapalan, yang bertanggung jawab atas keamanan kapal termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal, dan sekaligus bertindak sebagai penghubung antara Perwira Keamanan Perusahaan dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan. Tanggung jawab SSO
 1. Melaksanakan pemeriksaan keamanan kapal secara reguler untuk menjamin tindakan keamanan dikendalikan menjamin tindakan keamanan dikendalikan
 2. Mengendalikan dan mengawasi penerapan SSP termasuk perubahannya
 3. Koordinasi aspek keamanan terhadap penanganan cargo dan perbekalan kapal dengan personil kapal lainnya dan PFSO
 4. Mengusulkan perubahan SSP
 5. Melaporkan kepada CSO setiap kekurangan dan ketidak-sesuaian yang teridentifikasi melalui internal audit, review periodik, inspeksi dan verifikasi
 6. Meningkatkan kepedulian dan kewaspadaan keamanan di atas kapal

7. Menjamin pelatihan yang cukup telah diberikan terhadap personil diatas kapal
 8. Melaporkan semua insiden keamanan
 9. Koordinasi dengan CSO dan PFSO dalam hal penerapan SSP
 10. Menjamin peralatan keamanan dioperasikan, diuji-coba, dikalibrasi dan dirawat dengan baik (jika ada)
4. *Company Security Officer* (Perwira Keamanan Perusahaan), adalah orang yang ditunjuk oleh Perusahaan yang bertugas menjamin penilaian keamanan (assessment) kapal dilaksanakan, dan bahwa rencana keamanan kapal dikembangkan, diserahkan kepada pejabat untuk mendapatkan persetujuan, dan sesudahnya diimplementasikan dan dipelihara, serta menjadi penghubung antara Perwira keamanan Pelabuhan dan Perwira keamanan Kapal.
 5. *Port Facility Security Officer* (Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan), adalah orang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab atas pengembangan, pelaksanaan, perubahan dan pemeliharaan dari Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan juga menjadi penghubung (*liaison officer*) antara perwira keamanan kapal dan perwira keamanan perusahaan.
 6. *Security level* (Tingkat Keamanan), adalah klasifikasi dari keamanan Kapal dan Pelabuhan, menurut intensitas atau kecenderungan yang dapat terjadi setelah melalui proses pengamatan dan pengumpulan data. Security level dibagi dalam 3 tingkatan, dengan level 3 yang tertinggi.

6. Tanggung Jawab ISPS Code

1. Menetapkan Tingkat Keamanan dan menyiapkan petunjuk-petunjuk dalam rangka upaya perlindungan terhadap kemungkinan terjadinya insiden keamanan. Tingkat keamanan yang lebih tinggi menunjukkan kecenderungan yang lebih besar terjadinya insiden keamanan .
2. Mempertimbangkan berbagai factor yang mempengaruhi misalnya tingkat keterpercayaan informasi ancaman, adanya fakta-fakta yang mendukung,

informasi ancaman itu spesifik dan segera (*imminent*), dan potensi akibat yang dapat ditimbulkan.

3. Bila Negara menetapkan keamanan pada tingkat 3 (tertinggi), maka negara harus mengeluarkan instruksi yang memadai sesegera mungkin serta menyediakan informasi keamanan yang diperlukan oleh kapal dan fasilitas pelabuhan.
4. Menetapkan dan menunjuk suatu organisasi yang disebut (Organisasi Keamanan yang diakui) atau *Recognized Security Organization* (RSO), dan dapat mendelegasikan berbagai tugas-tugas keamanan tertentu sesuai Bab X1-2 dari aturan ini. Jadi pada dasarnya RSO bertugas membantu Pemerintah / Negara dengan beberapa tugas pengecualian yaitu: menetapkan tingkat Keamanan pelabuhan , persetujuan atas hasil penilaian keamanan fasilitas pelabuhan serta perubahannya, menyetujui rencana keamanan fasilitas pelabuhan, menunjuk perwira keamanan fasilitas pelabuhan dan menetapkan *Declaration of Security* (Pernyataan Keamanan).
5. Melakukan pengujian terhadap efektifitas rencana keamanan kapal, rencana keamanan pelabuhan dan kemungkinan perubahannya , serta mengecek apakah rencana-rencana keamanan tersebut sudah disetujui.
6. Menetapkan kapan suatu Pernyataan Keamanan diperlukan, setelah melakukan penilaian terhadap risiko yang mungkin timbul dalam kegiatan kapal dengan pelabuhan, antara kapal dengan kapal, orang, harta benda serta lingkungan kerja.

7. Wilayah yang diwajibkan ISPS Code

Sertifikat ISPS code yang diterima TPKDB ini menambah daftar pelabuhan di bawah pengelolaan Pelindo 1 yang telah memiliki sertifikat ISPS Code. Hingga saat ini, pelabuhan yang telah memiliki ISPS Code adalah Belawan International *Container Terminal* (BICT), Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Dumai, Terminal Petikemas Perawang, Pelabuhan Tanjung Pinang, Pelabuhan Tanjung

Balai Karimun, Pelabuhan Malahayati, Pelabuhan Lhokseumawe, Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, Pelabuhan Kuala Tanjung, dan Pelabuhan Sungai Pakning.

Wilayah yang masuk area ISPS Code ditetapkan sebagai area yang steril (*Restricted Area*) dalam operasi pelayanan kapal maupun pelayanan barang. Setiap orang yang akan beraktivitas di TPKDB diberi Pass ISPS Code, rompi keselamatan (*Safety Vest Reflective*) dan helm oleh Security termasuk kendaraan semua diperiksa guna meningkatkan tingkat keamanan, TPKDB juga telah menyiapkan fasilitas pendukung berupa pengamanan double pada gate masuk. Dalam memberikan pelayanan aktivitas bongkar muat kapal, TPKDB telah dilengkapi alat bongkar muat jenis CC 4 unit, *Rubber Tyred Gantry* (RTG) 5 unit, *Harbour Mobile Crane* (HMC) 3 unit, *head truck* 18 unit, *side loader* 2 unit, *forklift* 1 unit dan *Reach Stacker* 8 unit.

8. Batasan bagi orang selain awak kapal pada ISPS Code

1. Untuk membatasi masuknya orang yang tidak memiliki kepentingan yang jelas kedalam daerah kerja terbatas termasuk dermaga
2. Untuk mendeteksi masuknya orang-orang yang tidak berwenang dan tidak memiliki pas pelabuhan
3. Untuk memberikan petunjuk investigasi tertentu pada sistem keamanan
4. Untuk mencegah terjadinya masuk dan keluar barang secara tidak sah

2.2 International Safety Management Code

1. Sejarah ISM Code

ISM Code lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan dikapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja dibidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi IMO A.741 (18) yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention. Code atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh SOLAS (Safety of Life At Sea) dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. SOLAS

salah satu konvensi internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.741.

Di Republik Indonesia sendiri, penerapan ISM Code (yang merupakan bagian dari SOLAS juga) dipersyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan perundangan sebagai berikut:

1. UU No 21 tahun 1992 tentang Pelayaran
2. UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari UU No 21 Tahun 1992
3. Keppres No 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS
4. SK Dirjen Perla No PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal (ISM Code)

Berdasarkan Surat Keputusan Dirjen tersebut ISM Code berlaku bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang digunakan untuk pelayaran dalam negeri dan internasional. *Mobile Offshore Drilling Unit* (yang berbobot kotor lebih dari 500 ton) atau MODU yang digunakan dalam proses pengeboran minyak juga termasuk dalam kapal yang diwajibkan memberlakukan ISM Code ini. Seperti halnya OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004, ISM Code terdiri dari beberapa elemen/klausul atau di ISM disebut sebagai Code. Code tersebut lebih kurang identik dengan klausul-klausul yang menjadi persyaratan OHSAS dan ISO.

Berikut adalah aturan, ketentuan, kode (atau klausul) yang terdapat di ISM:

1. Umum

Sebuah pendahuluan yang menjelaskan tujuan umum dari ISM Code dan sasaran-sasaran yang hendak tercapai
2. Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan

Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya (*Policy*) tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritime (kelautan) dan

memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi

3. Tanggung Jawab dan Kewenangan Perusahaan

Perusahaan harus memiliki cukup orang-orang yang mampu bekerja di atas kapal dengan peranan dan tanggung jawab yang didefinisikan secara tertulis dengan jelas (siapa yang bertanggung jawab atas apa)

4. Personil yang ditunjuk

Perusahaan harus menunjuk/mengangkat seseorang atau lebih di kantor pusat di darat yang bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti semua kegiatan yang berhubungan dengan “keselamatan” kapal

5. Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem tersebut berlaku di atas kapal. Ia harus membantu memberi dorongan/motivasi kepada ABK untuk melaksanakan sistem tersebut dan memberi mereka instruksi-instruksi yang diperlukan. Nakhoda adalah “bos” di atas kapal dan bila dipandang perlu untuk keselamatan kapal atau awaknya dia dapat melakukan penyimpangan terhadap semua ketentuan yang dibuat oleh kantor mengenai “keselamatan” dan “pencegahan” yang sudah ada

6. Sumber Daya dan Personil

Perusahaan harus mempekerjakan orang-orang “yang tepat” di atas kapal dan di kantor serta memastikan bahwa mereka semua : mengetahui tugas-tugas mereka masing-masing

7. Pengembangan Rencana Pengoperasian di Kapal

Buatlah program mengenai apa yang anda harus lakukan dan lakukanlah apa yang sudah ada programkan. Anda perlu membuat program mengenai pekerjaan anda di atas kapal dan melakukan anda sesuai dengan program yang telah dibuat

8. Kesiagaan Keadaan Darurat

Anda harus siap untuk hal-hal yang tidak terduga (darurat). Itu dapat terjadi setiap saat. Perusahaan harus mengembangkan rencana-rencana

untuk menanggapi situasi-situasi darurat diatas kapal dan mempraktikkan kepada mereka

9. Laporan dan Analisis Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya

Tidak ada orang atau sistem yang sempurna. Hal yang baik tentang sistem ini adalah bahwa sistem ini memberikan kepada anda suatu cara untuk melakukan koreksi dan memperbaikinya. Jika anda menemukan sesuatu yang tidak benar (termasuk kecelakaan dan situasi-situasi yang berbahaya atau juga yang nyaris terjadi/*near miss*) laporkan hal itu. Hal-hal yang tidak benar tersebut akan dianalisis dan keseluruhan sistem dapat diperbaiki

10. Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya

Kapal dan perlengkapannya harus dipelihara dan diusahakan selalu baik dan berfungsi. Anda harus selalu mentaati semua ketentuan/aturan dan peraturan-peraturan yang berlaku. Semua peralatan/perlengkapan yang penting bagi keselamatan anda harus selalu terpelihara dan diyakinkan akan berfungsi dengan baik selalu pengujian secara teratur/berkala. Buatlah *record*/ catatan tertulis semua pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan

11. Dokumentasi

Sistem kerja anda (Sistem Manajemen Keselamatan-SMS) harus dinyatakan secara tertulis (didokumentasikan) dan dapat dikontrol. Dokumen-dokumen tersebut harus ada dikantor dan diatas kapal. Anda harus mengontrol semua pekerjaan administrasi anda yang berkaitan dengan sistem tersebut (yakni: laporan-laporan tertulis dan formulir-formulir)

12. Verifikasi, Peninjauan dan Evaluasi Perusahaan

Perusahaan harus mempunyai metode-metode untuk melakukan pemeriksaan internal untuk memastikan bahwa sistem tersebut berfungsi dan terus meningkat

13. Sertifikasi, Verifikasi dan Pengendalian

Pemerintah dinegara bendera (*Flag administration*) atau suatu badan/organisasi yang diakui olehnya (RO), akan mengirimkan auditor-

auditor eksternal untuk mengecek sistem manajemen keselamatan dari perusahaan dikantor dan diatas kapal-kapalnya. Setelah ia memastikan dirinya bahwa sistem tersebut telah berjalan, pemerintah Negara bendera kapal akan mengeluarkan *Document of Compliance* untuk kantor dan *Safety Management Certificate* untuk setiap kapalnya.

2. Penerapan ISM CODE

Penerapan dan pemenuhan ISM CODE ini di berlakukan secara internasional dengan jadwal sebagai berikut :

a. 01 Juli 1998

- Semua ukuran untuk kapal penumpang dan kapal penumpang kecepatan tinggi
- GT \geq 500 untuk kapal tangki minyak, kapal tangki bahan kimia, kapal tangki gas cair, kapal muatan curah, kapal barang kecepatan tinggi

b. 01 Juli 2002

- GT \geq 500 untuk kapal barang lainnya dan *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*

Pemerintah Indonesia yang meratifikasi Koda tersebut, menetapkan penjadwalan penerapan ISM Code bagi kapal berbendera Indonesia yang beroperasi secara Internasional sesuai dengan jadwal tersebut diatas dan bagi yang beroperasi secara domestic diberlakukan sebagai berikut :

c. 01 Juli 1998

- Semua ukuran untuk kapal penumpang, kapal penumpang penyeberangan, dan kapal penumpang berkecepatan tinggi
- GT \geq 300 untuk kapal penyeberangan (Ferry)
- GT \geq 500 untuk kapal tangki kimia dan kapal cargo berkecepatan tinggi

- d. 01 Juli 1999
 - $GT \geq 500$ untuk kapal tangki lainnya dan kapal tangki gas cair
- e. 01 Juli 2000
 - $GT \geq 500$ untuk kapal muatan curah
- f. 01 Juli 2002
 - $100 \leq GT$ untuk kapal penyeberangan (Ferry) $GT \geq 500$ untuk kapal peti kemas
- g. 01 Juli 2003
 - $GT \geq 500$ untuk *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU)
- h. 01 Juli 2004
 - $GT \geq 500$ untuk kapal barang lainnya
- i. 01 Juli 2006
 - $150 \leq GT < 500$ untuk kapal tangki kimia, kapal tangki gas cair, dan kapal barang kecepatan tinggi

2.3 International Ship and Port Facility Code (ISPS Code)

1. Sejarah ISPS Code

Setelah melalui penandatanganan secara resmi oleh negara-negara anggota IMO, ISPS CODE akhirnya berlaku efektif sejak 1 Juli 2004. Penyusunan ISPS CODE dimulai sejak tahun 2001, dalam hal ini oleh *Maritime Safety Committee* (MSC) bekerja sama dengan *Maritime Security Working Group* (MSWG). Kedua badan tersebut dalam suatu sidang Majelis pada November tahun 2001, mengadopsi resolusi A.924(22). Isi dari resolusi tersebut adalah melakukan tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, khususnya terhadap penumpang kapal dan awak kapal, serta keselamatan kapal pada umumnya.

Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota di London pada 9-13 Desember 2002 (kemudian dikenal dengan nama Konferensi Diplomatik masalah Keamanan Maritim), disepakati secara bulat untuk memasukkan ISPS Code ke dalam Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Di laut 1974 (SOLAS 1974). Konferensi juga menyetujui amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari SOLAS, agar sesuai dengan adopsi ISPS Code.

Bab V dari SOLAS yang semula hanya memuat tentang Keselamatan Navigasi Pelayaran/Kapal, ditambahkan sistim baru yaitu mempercepat pelaksanaan AIS (*Automatic Identification System*). Sedangkan Bab XI dipecah menjadi dua bagian. Bab XI-1 berisi ketentuan yang pada dasarnya mencakup upaya-upaya khusus (yang sebenarnya merupakan praktek selama ini) untuk meningkatkan Keselamatan Maritim seperti; meningkatkan kegiatan Survei dan pemberlakuan Nomor Identifikasi Kapal, serta Dokumen Riwayat Kapal. Bab XI-2 berisi ketentuan yang sama sekali baru yaitu; Upaya-upaya Khusus untuk meningkatkan Keamanan Maritim (*Special Measures to Enhance Maritime Security*).

Penerapan ISPS Code sesuai Amandemen SOLAS 74 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 Tahun 2003 pemberlakuan amandemen SOLAS 74 di Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004 terhadap :

1. Kapal-kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian sebagai berikut :
 - A. Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
 - B. Kapal Barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 GT.
 - C. Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau Mobile Offshore Drilling Unit (MODU).
2. Pelabuhan/Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran Internasional.
3. Peraturan ini tidak diterapkan terhadap :
 - A. Kapal perang dan kapal bantuannya.

- B. Kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah negara-negara penandatanganan dan digunakan hanya pada pelayanan non komersial oleh pemerintah.

Satu hal yang perlu dicatat, bahwa perluasan SOLAS 74 juga mencakup pada Pelabuhan dan Fasilitasnya. Sesuatu yang sebelumnya belum pernah ada, walaupun hanya terbatas pada pelabuhan yang memiliki interface dengan kapal laut. Pada dasarnya ISPS Code ini terdiri dari 2 (dua) bagian besar, yang disebut Bagian A (Part A) dan Bagian B (Part B). Bagian A berisi segala ketentuan yang Wajib dilaksanakan (*mandatory*) oleh Pemerintah negara anggota, kapal/perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan-aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 SOLAS 1974 hasil amandemen. Sedangkan bagian B berisikan petunjuk-petunjuk / pedoman (*guidance*) tentang pelaksanaan dari Bab XI-2 dari apa yang tercantum dalam Bagian A.

ISPS Code terdiri dari 19 Bab :

1. Umum
2. Definisi
3. Aplikasi
4. Tanggungjawab negara
5. Deklarasi Keamanan (DOS)

Declaration of Security adalah suatu pernyataan (maklumat) Keamanan yang diminta dan diterbitkan oleh Kapal maupun Fasilitas Pelabuhan, ditujukan kepada Kapal maupun Fasilitas Pelabuhan yg saling berinteraksi dengan tujuan untuk memberitahukan dan/atau menetapkan keadaan tingkat keamanan yg berlaku dilingkungannya, agar masing-masing pihak dapat menyesuaikan dan menyetujui tindakan keamanan yang dilaksanakan, sesuai dengan rancangan keamanan masing-masing.

6. Kewajiban Perusahaan
7. Keamanan Kapal
8. Penilaian Keamanan Kapal (SSA)
9. Rancangan Keamanan Kapal (SSP)

Ship Security Plan, yaitu suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil di atas kapal, dirancang sedemikian rupa untuk melindungi orang di atas kapal, muatan, peralatan angkutan muatan, gudang penyimpanan/perbekalan dsb terhadap risiko insiden keamanan.

10. Catatan-catatan

11. Petugas Keamanan Perusahaan (CSO)

COMPANY SECURITY OFFICER adalah berarti seseorang yang ditunjuk oleh Perusahaan untuk menjamin bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, Suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan dan selanjutnya diterapkan dan dipelihara dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Petugas Keamanan Kapal.

12. Petugas Keamanan Kapal (SSO)

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.

13. Pelatihan-Pelatihan dan Gladi

14. Keamanan Fasilitas Pelabuhan

15. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSA)

Port Facility Security Assessment dilakukan untuk mengidentifikasi kelemahan/kekurangan yang mungkin terjadi pada bagian pengamanan (*Security*) Fasilitas Pelabuhan dan kemungkinan untuk mengurangi atau mitigasi kelemahan/kekurangan dimaksud. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh IMO sebagaimana yang dipersyaratkan dalam ISPS Code Part.A.15

16. Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP)

Port Facility Security Plan merupakan rancangan keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan langkah-langkah keamanan Fasilitas Pelabuhan yang dirancang dapat diterapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan dan gudang perbekalan dari resiko suatu gangguan keamanan.

17. Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSO)

PORT FACILITY SECURITY OFFICER adalah seseorang yang ditunjuk sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi, dan memelihara rancangan keamanan Fasilitas Pelabuhan dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Kapal dan Petugas Keamanan

18. Pelatihan-Pelatihan dan Gladi

19. Verifikasi dan Pemberian Sertifikat

2. Penerapan ISPS Code



Gambar 2.1 Bagan Kegiatan ISPS Code

Sumber. <https://mdpk16.wordpress.com>

Dalam kegiatannya melibatkan pihak – pihak dari pengelola pelabuhan dan pelayaran seperti : PFSO, SSO dan CSO

1. P F S O (*PORT FACILITY SECURITY OFFICER*) adalah petugas yang ditunjuk oleh Pimpinan setempat, untuk bertanggung jawab dalam pengembangan implementasi, revisi dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas Pelabuhan dan mampu berkoordinasi dan berkomunikasi dengan para petugas keamanan kapal (SSO / *Ship Security Officer*) dan petugas keamanan Perusahaan (CSO / *Company Security Officer*).

PFSO harus ditunjuk untuk masing-masing fasilitas pelabuhan.

Untuk ditetapkan menjadi PFSO harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- 1) memiliki bukti penunjukan dari Badan Usaha Pelabuhan/pengelola terminal khusus/pengelola terminal untuk kepentingan sendiri
- 2) memiliki sertifikat pengetahuan dan keterampilan sebagai seorang PFSO;
- 3) melaksanakan pemutakhiran (update) terhadap sertifikat PFSO setiap 3 (tiga) tahun.

Tugas dan tanggung jawab PFSO sebagai berikut:

- 1) melaksanakan permulaan peninjauan ulang keamanan yang meliputi banyak hal terhadap fasilitas pelabuhan, mempertimbangkan penilaian keamanan fasilitas pelabuhan terkait.
- 2) memastikan pengembangan dan pemeliharaan PFSP.
- 3) penerapan dan pelaksanaan PFSP.
- 4) pelaksanaan pemeriksaan keamanan secara berkala terhadap fasilitas pelabuhan untuk memastikan tindakan keamanan yang tepat/sesuai berkelanjutan.
- 5) menganjurkan dan menggabungkan secara tepat, modifikasi terhadap PFSP sehingga dapat memperbaiki kekurangan dan memperbaharui rancangan serta memperhitungkan perubahan yang terkait terhadap fasilitas pelabuhan.
- 6) meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan personel fasilitas pelabuhan.
- 7) menjamin pelatihan yang cukup bagi petugas keamanan fasilitas pelabuhan;
- 8) melaporkan kepada pihak yang berwenang jika terjadi ancaman keamanan dan mencatatnya.
- 9) koordinasi dengan CSO dan SSO untuk penerapan PFSP.

- 10) koordinasi dengan institusi keamanan terkait.
- 11) memastikan bahwa petugas keamanan fasilitas pelabuhan telah memiliki pengetahuan dan keterampilan yang standar.
- 12) memastikan peralatan keamanan dioperasikan dengan baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara.
- 13) membantu SSO untuk memastikan bahwa orang yang akan naik ke atas kapal telah teridentifikasi.

2. *S S O (SHIP SECURITY OFFICER)* adalah seseorang 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 (CSO) dan Keamanan fasilitas Pelabuhan (PFSO)

3. *C S O (COMPANY SECURITY OFFICER)* adalah seseorang yang ditunjuk oleh Perusahaan untuk menjamin bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan dan selanjutnya diterapkan dan dipelihara dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Pelabuhan (PFSO) dan Petugas Keamanan Kapal (SSO).

Dalam kegiatan pengamanan di Pelabuhan terdapat 3 security level yang berlaku yaitu :

1. Level 1 yaitu Dalam keadaan Aman
Security Level 1 (SL-1) atau Tingkat Keamanan Siaga 1 adalah normal, pada tingkat keamanan mana kapal atau fasilitas pelabuhan beroperasi secara normal.
2. Level 2 yaitu Adanya Ancaman
Security Level 2 (SL-2) atau Tingkat Keamanan Siaga 2 adalah tingkat keamanan yang berlaku selama terdapat peningkatan resiko terjadinya insiden keamanan.
3. Level 3 yaitu Sudah Terjadi

Security Level 3 (SL-3) atau Tingkat Keamanan Siaga 3 adalah tingkat keamanan yang berlaku selama kurun waktu terdapatnya probabilitas atau resiko atas terjadinya insiden keamanan dalam waktu yang sangat dekat.

MARSEC Level 1

Tingkat normal bahwa fasilitas kapal atau pelabuhan beroperasi setiap hari. Tingkat 1 memastikan bahwa petugas keamanan menjaga keamanan minimum yang sesuai 24/7.

Dalam hal ini, semua yang bertanggung jawab untuk dewan direksi harus dicari. Frekuensi yang sama harus ditentukan dalam SSP. Pencarian semacam itu harus dilakukan dalam koordinasi dengan fasilitas pelabuhan. Penting untuk diingat bahwa individu yang dicek barang bawaan atau tubuhnya seharusnya tidak melanggar hak asasi dan martabat mereka.

- 1) Langkah keamanan minimum selalu diterapkan di kapal dan di pelabuhan
- 2) Operasi kapal dan pelabuhan dilakukan sesuai rencana keamanan kapal dan pelabuhan
- 3) Fasilitas pelabuhan memastikan area 'tidak boleh diakses' berada di bawah pengawasan setiap saat
- 4) Otoritas kapal dan pelabuhan saling mengawasi pengoperasian bongkar muat kargo dan store, memastikan kontrol akses dan kriteria keamanan minimum lainnya.
- 5) Akses minimum di kapal dipertahankan setiap saat.

MARSEC Level 2

Level yang lebih tinggi dimana tingkat resiko pada keamanan lebih besar dan terindikasi didaerah tersebut. Tindakan tambahan yang tepat akan dilakukan pada level ini.

Pada tingkat ini, SSP harus menetapkan langkah-langkah yang harus diterapkan sebagai antisipasi terhadap risiko yang meningkat. Kewaspadaan yang

lebih tinggi dan kontrol yang lebih ketat berkaitan dengan keamanan kapal yang sudah ditetapkan di sini.

- 1) Menugaskan personil tambahan untuk berpatroli di area akses
- 2) Menangkal akses ke dari laut ke kapal
- 3) Membuat *restricted area* disisi kapal berlabuh
- 4) Meningkatkan frekuensi pengecekan dan detil identitas orang yang naik atau turun dari kapal
- 5) Mengawal semua pengunjung onboard sampai ketempat yang diperlukan.
- 6) Pengarahan keamanan tambahan kepada personil kapal mengenai tingkat keamanan ini
- 7) Melakukan pencarian penuh atau sebagian pada kapal

MARSEC Level 3

Akan mencakup langkah-langkah keamanan tambahan untuk sebuah insiden yang akan datang atau sudah terjadi yang telah dialami kapal atau informasi dari kapal lain atau dari port state mengenai daerah rawan keamanan berisiko tinggi. Tindakan keamanan harus diperhatikan meskipun mungkin tidak ada target spesifik yang diidentifikasi.

Sekali lagi, SSP harus dipatuhi dan dengan penghubung yang kuat dengan fasilitas pelabuhan. Langkah-langkah berikut harus dilakukan dengan tingkat kewaspadaan dan detail tertinggi:

- 1) Membatasi akses ke satu jalur serta dikontrol penuh.
- 2) Memberikan akses secara ketat kepada petugas yang berwenang atau mereka yang menanggapi insiden keamanan
- 3) Penangguhan embarkasi dan disembarkasi
- 4) Penangguhan operasi kargo dan store
- 5) Jika dibutuhkan, evakuasi kapal
- 6) Tutup pemantauan pergerakan orang-orang di atas kapal
- 7) Mempersiapkan pencarian kapal secara penuh atau sebagian

Daerah Terbatas

SSP harus mengidentifikasi daerah-daerah yang dibatasi di atas kapal. Tujuan dari area tersebut adalah untuk membatasi akses, melindungi personil kapal, melindungi muatan dari pencurian atau kerusakan dll. Area yang dibatasi meliputi anjungan, ruang mesin, ruang dengan peralatan keamanan, ruang ventilasi, ruang yang berisi muatan IMDG, akomodasi, area lain yang ditentukan sesuai SSP.

Sehubungan dengan area terlarang, tindakan yang akan diterapkan pada mereka adalah sebagai berikut :

MARSEC Level 1

- 1) Mengunci / mengamankan jalur akses
- 2) Menggunakan peralatan surveilans untuk memantau area
- 3) Patroli menyeluruh
- 4) Menggunakan sistem alarm untuk memberi tahu personil kapal jika ada akses yang tidak diinginkan ke area tersebut

MARSEC Level 2

- 1) Membentuk restricted area di sekitar titik akses
- 2) Terus memantau peralatan surveilans
- 3) Petugas tambahan untuk berpatroli di daerah tersebut

MARSEC Level 3

- 1) Perketat penjagaan pada satu-satunya akses masuk.
- 2) Menambahkan pencarian pada area yang berpotensi sebagai akses masuk bagi penyeludup pada patroli keliling secara reguler

Penanganan Kargo

Tindakan pengamanan dilakukan terhadap operasi kargo untuk mencegah gangguan dan juga untuk mencegah pengangkutan muatan yang belum diotorisasi atau ditetapkan untuk dibawa ke kapal. Langkah-langkah berikut dapat digunakan sebagai referensi:

MARSEC Level 1

- 1) Pemeriksaan rutin pada kargo, unit transportasi, ruang kargo
- 2) Cocokkan kargo dengan dokumentasi

- 3) Memuat kendaraan yang harus dicari dalam hubungan dengan PFSO
- 4) Memeriksa segel untuk mencegah gangguan

MARSEC Level 2

- 1) Detil pengecekan kargo, unit transportasi, ruang kargo
- 2) Cek intensif untuk memastikan hanya barang yang dipesan saja sudah dimuat
- 3) Cek berat pada kendaraan pemuatan
- 4) Frekuensi pengecekan segel ditingkatkan

MARSEC Level 3

- 1) Penangguhan pemuatan atau pengosongan
- 2) Verifikasi persediaan bahan baku DG dan zat berbahaya

Pengiriman Store Kapal

Store harus diperiksa untuk pengemasan integritas termasuk pemeriksaan acak pada sampel. Tidak diperbolehkan menerima store tanpa pemeriksaan; periksa apakah rusak jika diterima Kecuali yang telah dipesan, store tidak boleh diterima yang lainnya. Periksa ulang dengan bukti dokumenter tentang apa yang telah dipesan dan apa yang tidak. Langkah-langkah berikut dapat digunakan sebagai referensi:

MARSEC Level 1

- 1) Cocokkan perintah dengan dokumen sebelum memuat
- 2) Simpan store dengan aman

MARSEC Level 2

- 1) Pemeriksaan menyeluruh sebelum memuatkan store dan mengintensifkan pemeriksaan yang sama

MARSEC Level 3

- 1) Pengiriman store harus diambil hanya jika terjadi keadaan darurat

Penanganan Bagasi atau Barang Mencurigakan

Bagasi harus dicek sebelum naik kapal; gunakan metode lanjutan seperti sinar X jika diperlukan.

MARSEC Level 1

- 1) Bagasi dicek dan diperiksa yang mungkin termasuk pemeriksaan sinar X

MARSEC Level 2

- 1) Skinning lengkap termasuk sinar X dari semua bagasi

MARSEC Level 3

- 1) Penangguhan penanganan bagasi
- 2) Penolakan untuk menerima bagasi yang tidak diketahui atau mencurigakan

Pemantauan Keamanan Kapal

Aspek pemantauan harus mencakup pencahayaan, awak jaga keamanan untuk patroli, perangkat deteksi intrusi. Perangkat intrusi ini harus bisa menyalakan alarm. Dek kapal dan titik akses harus diterangi dalam kegelapan dan juga di sekitar kapal tergantung pada tingkat ancaman keamanan yang diperkirakan. Di pelabuhan yang rentan terhadap penyelundupan, cek menyelam juga harus dilakukan.

Keamanan kapal dan pelabuhan saling melengkapi satu sama lain. Seseorang tidak akan bisa aman tanpa bantuan yang lain. Komunikasi dan kerja sama SSO dan PFSO sangat penting untuk kepatuhan SSP dan pemeliharaan tingkat keamanan.

2.4 Dasar Hukum Tentang Keselamatan Pelayaran

1. Hukum Internasional

- a. *Safety Of Life at Sea* 1974 diperbaiki dengan amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan didunia.

Aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran)

2. Komunikasi radio, keselamatan navigasi
 3. Perangkat penolong, seperti pelampung, keselamatan navigasi.
 4. Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan *of the International Safety Management (ISM) Code* dan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*.
- b. *International Convention on Standards of Training, Certification dan Watchkeeping for Seafarers*, tahun 1978 dan terakhir diubah pada tahun 1995.
 - c. *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979.
 - d. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)* dalam 3 jilid
2. Hukum Nasional
- a) Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran
 - b) Scheepen Ordonansi 1953 (SO. 1935) Scheepen Verordening 1935 (SV. 1935) dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut
 - c) Peraturan lambung timbul 1935