

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka (Pengertian)

Efektifitas Menurut Departemen pendidikan dan kebudayaan (1995: 485) Efektif adalah berhasil guna, kegiatan pencapaian tujuan yang dapat berhasil guna.

Le Boeuf dalam **Munandar** (1995: 18) Seseorang dikatakan telah bertindak secara efektif apabila ia bisa menentukan tujuan yang tepat di antara berbagai alternatif dan kemudian juga mampu mencapainya. Efektifitas adalah pelaksanaan kegiatan yang paling tepat untuk mencapai tujuan dan dapat berhasil guna.

Tugas jaga Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1989:206), Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan , piket.

Menurut Tim Penulis PIP Semarang (2002:16) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar maupun kapal sandar di pelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas di kapal meliputi:

1. Dinas Harian

- a) Dilakukan pada hari-hari kerja sedangkan hari minggu dan hari besar libur.
- b) Tugas- tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

2. Dinas jaga

Dilakukan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari : jaga laut, jaga pelabuhan dan jaga radio.

2.2. Gambaran Umum Objek Penulisan

A. Prosedur Jaga Laut

Adapun prosedur jaga laut yang sesuai dengan ketentuan, yaitu :

1. Jaga Laut dimulai dari awal kapal lepas sandar dari pelabuhan sampai ke pelabuhan berikutnya.
2. Perwira jaga terdiri dari satu perwira dek dan satu perwira mesin kecuali ada penetapan lain oleh nakhoda atau KKM.
3. Serah terima jaga Perwira jaga dek dan masinis jaga setiap kapal pada umumnya sama. Seperti contoh kapal tempat taruna praktek, pada saat jam jaga mualim I (00.00 - 04.00) sebelum pergantian tugas jaga kurang lebih 30 menit sebelumnya pada jam 03.30 Jurumudi atau Kadet jaga menginformasikan kepada pengganti tugas jaga, yaitu Mualim II, Jurumudi II yang akan bertugas jaga berikutnya.
4. Kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan selama jaga laut adalah yang sifatnya untuk keselamatan kapal dan keamanan kapal.

Secara umum tanggung jawab perwira jaga, meliputi hal-hal sebagai berikut :

- a. Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
- b. Menjalankan perintah nakhoda antara lain: *Master standing order*, *night order* yang bersifat umum atau khusus.
- c. Menjalankan perintah/ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air/udara, memasang bendera/semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan Bandar.

Petugas jaga terdiri dari: perwira jaga dibantu oleh juru mudi dan panjarwala/ kelasi. Tugas jaga dilaksanakan pada saat:

1. Kapal sedang berlabuh jangkar.
2. Kapal sedang berlayar / dalam perjalanan ke pelabuhan tujuan.
3. Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal terkepil pada pelampung kepil.
4. Kapal sedang berolah gerak tiba di pelabuhan dan berangkat dari pelabuhan.
5. Kapal sedang melakukan muat bongkar.
6. Kapal menerima/menurunkan pandu.

B. Tugas dan tanggung jawab perwira saat kapal berlabuh

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal berlabuh jangkar antara lain :

1. Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.
2. Memeriksa posisi jangkar setiap saat, apakah jangkar menggaruk, khususnya pada cuaca buruk, angin keras.
3. Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh jangkar pada malam hari, dan memasang bola hitam di haluan pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.

C. Tugas dan tanggung jawab perwira saat sedang berlayar

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal sedang berlayar, yaitu :

1. Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi.
2. Mampu menggunakan alat-alat navigasi elektronik, jika diperlukan dan mengetahui segala keterbatasannya.
3. Menggunakan jarak jangkauan radar yang memadai dan harus selalu dirubah secara berkala, sehingga setiap sasaran dapat dipantau sedini mungkin.

4. Melakukan plotting sedini mungkin.
5. Membuat penilaian tepat terhadap situasi dan resiko tubrukan kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya.
6. Mendeteksi adanya kapal-kapal dan orang-orang didalam keadaan marabahaya, kerangka kapal dan bahaya navigasi lainnya.

D. Tugas dan tanggung jawab perwira jaga di pelabuhan

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal di pelabuhan , yaitu :

1. Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada seluruh bagian-bagian kapal.
2. Memperhatikan pasang surut air di pelabuhan.
3. Memperhatikan tangga, *tross- tross*, serta memasang *rat guard* pada tali kepil.
4. Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
5. Membaca *draft* dan mencatat *ship's condition*.
6. Mencegah polusi air maupun udara.
7. Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.

E. Serah terima tugas jaga

Serah terima tugas jaga Perwira-perwira yang bertugas jaga tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul keraguan bahwa penggantinya tidak mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara efektif, maka dalam hal ini Nakhoda harus diberitahu. Perwira pengganti tugas jaga harus yakin bahwa anggota-anggota penjaganya cukup mampu untuk melaksanakan tugasnya secara efektif. Jika pada saat penyerahan tugas jaga sedang dilakukan suatu operasi penting, maka hal ini harus diteruskan oleh perwira yang akan digantikan, kecuali bilamana diperintahkan lain oleh Nakhoda . (Manikome, 2000: 32).

Tepat sebelum penyerahan tugas jaga, perwira pengganti harus diberitahu oleh perwira yang bertugas jaga mengenai hal-hal sebagai berikut :

1. Sebelum serah terima jaga ,jaga lama harus melaporkan tugasnya kepada pengganti jaga dan meyakini laporan tersebut telah dimengerti dan melaksanakan tugas jaganya.
2. Jurnal jaga telah di isi lengkap dan di tanda tangani oleh petugas jaga lama sebagai pertanggung jawaban tugas jaga.
3. Posisi,haluan,kecepatan dan putaran mesin
Haluan auto pilot/ kemudi tangan termasuk kesalahan pedoman magnet dan gyro.Jarak tampak , cuaca , pasang surut dan arus pasang surut.
4. Bahaya dan kondisi yang mungkin akan dijumpai.
5. Kondisi operasional perlengkapan navigasi termasuk kesalahan dan keterbatasannya.
6. Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang dipasang atau dibunyikan.
7. Keadaan alat-alat pemadam kebakaran.
8. Perintah-perintah tetap dan khusus dari Nakhoda.
9. Tiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal, awak kapal, muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran.
10. Prosedur-prosedur untuk pemberitahuan kepada penguasa yang tepat tentang pencemaran lingkungan sebagai hasil dari kegiatan kapal.

Perwira pengganti, sebelum mulai bertugas jaga harus memeriksa bahwa :

1. Melakukan pemeriksaan keliling di sekitar akomodasi.
2. Periksa keadaan *deck* , sistem deteksi kebakaran
3. Jurumudi dan *autopilot* paling sedikit tiap 30 menit.
4. Kesalahan pedoman /*gyro* ditentukan paling sedikit satu kali tiap jaga.
5. Bandingkan pedoman magnet dan *gyro* paling sedikit 30 menit.
6. Adakan pengujian *autopilot* tiap jaga.
7. Lakukan pengujian seluruh penerangan navigasi dan isyarat tiap jaga.

8. Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati.
9. Tidak adanya kondisi atau hal ikhwal luar yang membahayakan apapun lainnya.

F. Pelaksanaan tugas jaga

Melaksanakan tugas jaga harus (**Manikome**, 2000 : 33-35) :

1. Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat.
2. Menaruh perhatian khusus pada :
 - a. Cuaca dan keadaan laut.
 - b. Penataan semua peraturan tentang keselamatan dan perlindungan kebakaran.
 - c. Kedudukan air di got-got dan tangki-tangki.
 - d. Semua orang di kapal dan lokasinya, khususnya mereka yang berada di dalam ruangan-ruangan jarak jauh atau tertutup.
 - e. Pemasangan dan pembunyian secara tepat dari lampu – lampu dan isyarat-isyarat bunyi.
3. Dalam cuaca buruk atau pada penerimaan peringatan topan, mengambil tindakan seperlunya untuk melindungi kapal.
4. Mengambil tindakan purbajaga terhadap polusi lingkungan oleh kapal.
5. Dalam keadaan darurat yang mengancam keselamatan kapal, dibunyikan alarm, beritahukan Nakhoda, mengambil semua tindakan yang mungkin guna mencegah kerusakan apapun pada kapal, muatannya dan para pelayar di kapal dan jika perlu minta bantuan dari penguasa di darat atau kapal – kapal yang berdekatan.
6. Mengetahui tentang kondisi stabilitas kapal sehingga bila terjadi kebakaran, penguasa pemadam kebakaran di darat dapat diberitahukan tentang banyaknya air yang dapat di pompakan di kapal tanpa membahayakan kapal.

7. Memberikan bantuan kepada kapal atau orang yang dalam marabahaya..
8. Mencatat di dalam buku harian semua peristiwa penting mengenai kapal.

G. Ketentuan section B-VIII/1 STCW

Sesuai dengan section B-VIII/ 1 *STCW* untuk jaga di laut, dapat diterapkan sebagai teladan dalam jaga pelabuhan :

1. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “Sesuatu kegiatan yang mendesak” harus hanya pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.
2. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat didalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap factor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas) factor-faktor yang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan jika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.
3. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut harus diperhatikan:
 - a. Ketentuan-ketentuan yang harus dibuat untuk mencegah kelelahan, harus mejamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau tidak masuk akal tidak akan diterapkan didalam section A-VIII/1 secara khusus, tidak boleh diartikan bahwa jam-jam kerja yang selebihnya dapat dicurahkan pada tugas jaga atau tugas-tugas lain.
 - b. Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan factor-faktor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.
 - c. Ketentuan-ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.

4. Pemerintah-pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja dan jam-jam kerja istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang terkait.
5. Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah-pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

H. Dinas Jaga Berdasarkan *ISPS Code*

“*The IMO* menyatakan bahwa “*The International Ship dan Port Facility Security Code (ISPS Code)* adalah serangkaian langkah-langkah komprehensif untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.*ISPS Code* terdiri atas dua bagian yaitu :

1. Bagian A

Berisi tentang persyaratan wajib untuk pemerintah Kapal/Perusahaan, dan fasilitas pelabuhan.

2. Bagian B

Berisi tentang pedoman, latar belakang, pemenuhan, dan bantuan. Keamanan Pelayaran (*Maritim Security*) dimasa sekarang dan akan datang cenderung terganggu atau terancam karena semakin meningkatnya ancaman terhadap kelancaran kegiatan pelayaran dan semakin luasnya jangkauan kepentingan angkutan laut. Kapal sebagai sarana angkutan laut dan pelabuhan sebagai *interface* angkutan laut dapat di manfaatkan untuk perbuatan yang merugikan banyak pihak, misalnya penyelundupan obat-obatan terlarang, pencurian muatan, bahkan kapal sebagai sarana angkutan laut dapat digunakan sebagai senjata pemusnah masal.

Kalangan internasional, khususnya negara-negara anggota *IMO* melihat ancaman terhadap keamanan pelayaran (*Maritim Security*) harus segera diantisipasi, terlebih lagi setelah melihat peristiwa 11 september 1991 di mana sarana transportasi udara dapat digunakan sebagai senjata yang menghancurkan.

IMO melalui konferensi pada Desember 2002 menetapkan amandemen terhadap *SOLAS* 1974, dimana *SOLAS* yang pada hakekatnya adalah tentang keselamatan jiwa di laut, tetapi dengan amandemen ini maka *SOLAS* juga mencakup keamanan (*Security*) dan Pelabuhan(Darat). Dengan demikian berarti keamanan kapal dan pelabuhan adalah bagian yang integral dari keselamatan di laut. Hasil amandemen ini memperoleh suatu ketentuan internasional yang mengatur masalah keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Ketentuan ini dikenal dengan nama *ISPS Code* (*International Ship and Port Facility Security Code*).

Adapun Tujuan *ISPS Code* :

1. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja sama internasional yang meliputi kerja sama antara negara-negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang di gunakan untuk perdagangan internasional.
2. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara-negara peserta, badan-badan pemerintah ,administrasi lokal, industri pelayaran dan pelabuhan, pada tingkat nasional internasional untuk meningkatkan keamanan maritim.
3. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan.

4. Menyediakan suatu metodologi penilaian keamanan agar memiliki rancangan dan prosedur mengambil langkah-langkah perubahan tingkat kerawanan.
5. Memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim sudah cukup dan proposal berada pada tempatnya.

I. Tanggung jawab pemerintah

Adapun Tanggung Jawab Pemerintah :

1. Menetapkan *Security Level*
2. Memberikan pengakuan (*approval*) rencana keamanan kapal (*Ship Security Plan/SSP*)
3. Memeriksa kapal dalam memenuhi ketentuan (*Code*)
4. Menerbitkan Sertifikat Keamanan kapal Internasional (*Internasional Ship Security Certificate /ISSC*)
5. Menentukan fasilitas - fasilitas pelabuhan yang wajib mengangkat perwira keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Officer / PFSO*)
6. Menjamin penyelesaian penilaian keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Assesment / PFSA*)
7. Memberikan pengakuan terhadap rencana keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Plan / PFSP*)
8. Menyampaikan informasi kepada *IMO* dan kepada industri pelayaran dan pelabuhan.

Penetapan tingkatan keamanan untuk suatu saat tertentu adalah tanggung jawab Negara-negara penandatanganan dan dapat diterapkan bagi kapal dan fasilitas pelabuhan.

Bagian A dari ketentuan (*Code*) ini menetapkan tiga tingkatan keamanan yang berlaku secara internasional , yaitu :

- a. Keamanan Tingkat 1, tingkat normal : suatu tingkatan keamanan dimana kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi secara normal.

- b. Keamanan Tingkat 2 , tingkatan lebih tinggi : suatu tingkatan keamanan yang diterapkan dengan adanya resiko lebih tinggi terjadinya insiden keamanan.
- c. Keamanan Tingkat 3 , tingkatan paling tinggi : suatu tingkatan yang diterapkan pada suatu waktu tertentu selama insiden keamanan mungkin atau segera terjadi.

Kapal dapat beroperasi pada tingkat keamanan lebih tinggi daripada tingkat keamanan pelabuhan, namun tidak ada kapal dengan tingkat keamanan lebih rendah daripada pelabuhan. Apabila tingkat keamanan kapal lebih tinggi dari pelabuhan, *CSO* atau *SSO* wajib segera memberitahu *PFSO*. *PFSO* harus melakukan penilaian situasi ini dengan berkonsultasi dengan *CSO* atau *SSO* dan sepakat melakukan langkah-langkah bersama, untuk penyelesaian.

J. Perusahaan dan Kapal

Setiap Perusahaan harus menunjuk *CSO* untuk pengamanan perusahaan dan *SSO* untuk keamanan setiap kapal yang di operasikan. Tugas-tugas, tanggung jawab dan persyaratan pelatihan bagi para petugas dan persyaratan berlatih ditentukan didalam Bagian A dari ketentuan (*Code*) ini.

1. *Ship Security Officer (SSO)* / Perwira Keamanan Kapal

Seseorang dikapal, bertanggungjawab kepada nahkoda , ditunjuk oleh perusahaan bertanggungjawab atas keamanan kapal, mencakup implementasi dan pemeliharaan rencana keamanan kapal dan sebagai penghubung dengan perwira keamanan perusahaan dan para perwira keamanan fasilitas pelabuhan. Perwira keamanan kapal harus mempunyai pengetahuan dan sudah menerima pelatihan.

2. Tanggung Jawab SSO

- a. Menjaga dan mengawasi implementasi rencana keamanan kapal
- b. Berkoordinasi mengenai aspek-aspek keamanan terhadap penanganan muatan dan tempat-tempat penyimpanan di kapal dengan awak kapal lainnya dan dengan para perwira keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait.
- c. Mengusulkan modifikasi terhadap rencana keamanan kapal
- d. Melaporkan kepada perwira keamanan perusahaan (CSO) mengenai penyimpangan-penyimpangan dan ketidaksesuaian yang ditemukan selama audit internal, tinjauan ulang berkala, pemeriksaan keamanan dan verifikasi penyelesaian dan penerapan tindakan korektif.
- e. Meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan di atas kapal.
- f. Menjamin bahwa pelatihan yang cukup telah diberikan kepada awak kapal, sebagaimana diperlukan.
- g. Mengkoordinasi implementasi rencana keamanan kapal dengan perwira keamanan perusahaan.
- h. Menjamin bahwa peralatan keamanan dapat dioperasikan, telah diuji, dikalibrasi dan dipelihara dengan baik, bila ada.

3. Security Level 1 (Tingkat Keamanan 1)

- a. Langkah keamanan diterapkan untuk mengawasi jalan masuk kapal, memeriksa identitas setiap orang yang hendak naik ke kapal dan meneliti alasan atau kepentingannya, misalnya meneliti surat tugas, tiket penumpang, surat perintah kerja dll.
- b. Bekerja sama dengan petugas keamanan didarat, harus tersedia suatu tempat khusus dimana bisa dilakukan pemeriksaan terhadap setiap orang, barang bawanya, kendaraan dan barang di dalamnya.
- c. Bekerja sama dengan petugas keamanan pelabuhan, dipastikan bahwa semua kendaraan yang akan masuk kapal harus telah diperiksa dengan teliti.
- d. Dipisahkan antara orang-orang dan barang bawanya yang sudah diperiksa dengan yang belum di periksa.

- e. Dipisahkan antara penumpang yang naik dan turun dari kapal.
- f. Semua jalan masuk kapal yang kapal harus diamankan, diidentifikasi dan dijaga, untuk mencegah orang tidak berkepentingan naik kapal.
- g. Pengamanan jalan menuju ruangan yang tidak dijaga, dengan cara dikunci.

4. *Security Level 2* (Tingkat Keamanan 2)

Langkah keamanan diterapkan untuk mencegah meningkatnya resiko ancaman keamanan :

- a. Menambah petugas keamanan, memeriksa setiap dek ketika keadaan sepi untuk mendeteksi adanya orang yang tidak berkepentingan.
- b. Mengurangi jumlah jalan masuk ke kapal.
- c. Mengawasi jalan masuk ke kapal pada sisi laut, bekerja sama dengan petugas pelabuhan
- d. Menambah frekuensi dan lebih teliti memeriksa orang , barang bawaan dan kendaraan yang akan masuk atau dimuat ke kapal.
- e. Mengawal tamu yang datang ke kapal.
- f. Lebih sering melakukan pengarahan kepada seluruh awak kapal, setiap kali teridentifikasi adanya ancaman dan menekankan untuk menyampaikan laporan jika ada kecurigaan pada seseorang ,sesuatu obyek, atau kegiatan, dan meningkatkan kewaspadaan.
- g. Pemeriksaan kapal menyeluruh.

5. *Security Level 3* (Tingkat Keamanan 3)

Langkah keamanan yang dilakukan oleh kapal, bekerja sama dengan petugas keamanan pelabuhan :

- a. Hanya satu jalan masuk kapal dengan pengawasan ketat.
- b. Ijin naik kapal hanya diberikan kepada petugas yang menangani langsung ancaman atau insiden yang terjadi.
- c. Menunda naik dan turun penumpang ke dan dari kapal.
- d. Menunda kegiatan penanganan muatan.

K. Restricted Areas on The Ship (Tempat-Tempat Terlarang)

Daerah-daerah terlarang adalah daerah yang harus terhindar dari orang-orang ataupun gangguan dari yang tidak berkepentingan, yaitu :

1. Daerah terlarang dimaksudkan untuk mencegah masuknya orang-orang yang tidak berkepentingan.
 2. Melindungi para penumpang ,awak kapal dan personil petugas pelabuhan, keagenan,yang datang dikapal.
 3. Melindungi tempat-tempat dikapal yang rawan ancaman.
 4. Menjaga muatan dan perbekalan kapal dari berbagai pengrusakan atau gangguan.
1. *Security Level 1* (Tingkat Keamanan 1)
 - a. Langkah-Langkah keamanan diterapkan pada daerah terlarang.
 - b. Jalan masuk ditutup.
 - c. Menggunakan alat monitor,untuk memantau.
 - d. Menggunakan regu pengaman.
 - e. Menggunakan alat deteksi otomatis yang akan mengirim peringatan kepada awak kapal jika ada orang tidak berkepentingan masuk.
 2. *Security Level 2* (Tingkat Keamanan 2)

Pemantauan dan pengawasan terhadap jalan menuju daerah terlarang ditingkatkan untuk menjamin bahwa hanya personil yang berkepentingan bisa masuk :

- a. Terus menerus dipantau dengan peralatan.
- b. Menambah personil untuk menjaga dan mengawasi daerah terlarang.

3. *Security Level 3* (Tingkat Keamanan 3)

Langkah keamanan yang dapat dilakukan oleh pihak kapal, bekerjasama dengan pihak pelabuhan, antara lain :

- a. Menetapkan tambahan daerah terlarang dikapal, disekitar tempat insiden atau ancaman keamanan terjadi . Jalan menuju tempat tersebut ditutup .
- b. Mengawasi tempat terlarang tersebut merupakan bagian dari pengawasan seluruh kapal.

L. *Handling Of Cargo* (Penanganan Muatan)

Langkah Keamanan berkaitan dengan penangan muatan untuk mencegah pengrusakan dan mencegah masuknya muatan yang seharusnya tidak dimuat ke kapal.

1. *Security Level 1* (Tingkat Keamanan 1)

Langkah keamanan diterapkan ketika melakukan penanganan muatan , yaitu :

- a. Pemeriksaan secara rutin terhadap muatan, alat pengangkat muatan, ruang muat sebelum dimuat, dan selama pemuatan.
- b. Pemeriksaan untuk menjamin bahwa muatan yang dimuat sesuai dengan dokumen.
- c. Dengan bekerja sama dengan petugas pelabuhan, memastikan bahwa kendaraan yang akan masuk kedalam kapal ro-ro, penumpang maupun kapal pengangkut mobil , telah diperiksa sebelum masuk ke kapal.
- d. Memeriksa segel muatan atau cara lain, untuk mencegah adanya pengrusakan muatan.

2. *Security Level 2* (Tingkat Keamanan 2)

Meningkatkan langkah keamanan selama penanganan muatan :

- a. Pemeriksaan muatan, alat angkut muatan dan ruang muat dengan lebih ketat.
- b. Pemeriksaan dilakukan lebih intensif ,untuk memastikan bahwa hanya barang yang sesuai yang dimuat dikapal.
- c. Pemeriksaan dilakukan lebih intensif terhadap kendaraan yang akan dimuat ke dalam kapal ro-ro, kapal penumpang atau kapal pengangkut mobil.
- d. Dilaksanakan lebih sering dan lebih teliti dalam pemeriksaan segel atau carra lain untuk mencegah pengrusakan muatan.

3. *Security Level 3* (Tingkat Keamanan 3)

Langkah keamanan, dengan bekerja sama dengan petugas keamanan pelabuhan,yang dilakukan adalah :

- a. Menunda Pemuatan dan pembongkaran muatan.
- b. Meneliti setiap barang-barang berbahaya yang ada dikapal

M. *Delivery of Ship's Stores* (Penerimaan Perbekalan Kapal)

Langkah keamanan berkaitan dengan penerimaan perbekalan kapal adalah:

- a. Memeriksa barang-barang perbekalan dan kemasannya.
- b. Jangan sampai menerima perbekalan tanpa dilakukan pemeriksaan.
- c. Mencegah pengrusakan/pencurian.
- d. Mencegah penerimaan perbekalan diluar pesanan.

1. *Security Level 1* (Tingkat Keamanan 1)

Langkah keamanan dilakukan selama penerimaan barang-barang perbekalan kapal yaitu :

- a. Dilakukan pemeriksaan sebelum diterima ,bahwa telah sesuai dengan pesannya.
- b. Perbekalan yang telah diterima langsung diamankan.

2. *Security Level 2* (Tingkat Keamanan 2)

Peningkatan langkah keamanan diterapkan pada waktu menerima perbekalan, yaitu dengan memeriksa dan meneliti secara lebih ketat.

3. *Security Level 3* (Tingkat Keamanan 3)

Langkah keamanan yang dilakukan oleh kapal, bekerja sama dengan petugas keamanan pelabuhan,yaitu :

- a. Pemeriksaan terhadap perbekalan dilakukan dengan lebih teliti dan lebih ketat.
- b. Persiapan untuk penolakan atau penundaan penerimaan perbekalan kapal.
- c. Penolakan terhadap perbekalan kapal

N. *Hadling Unaccompanied Baggage* (Penanganan Barang Bawaan Yang Tidak di Kawal)

Langkah keamanan diterapkan untuk memastikan bahwa barang bawaan yang tidak dikawal,termasuk milik pribadi yang tidak dibawa sendiri oleh penumpang atau awak kapal,diidentifikasi dan diperiksa sebelum masuk kapal.Bekerja sama dengan petugas keamanan pelabuhan adalah penting, dan langkah-langkah harus dilakukan untuk menjamin bahwa barang yang tidak dikawal benar-benar ditangani dengan ketat,setelah diperiksa.

1. *Security level 1* (Keamanan Tingkat 1)

Langkah keamanan dilaksanakan ketika menangani barang-barang bawaan yang tidak dikawal, untuk menjamin bahwa benar-benar telah diperiksa 100 persen termasuk menggunakan sinar-X , jika diperlukan.

2. *Security Level 2* (Keamanan Tingkat 2)

Langkah keamanan ditingkatkan ketika menangani barang-barang bawaan yang tidak dikawal, harus 100 persen menggunakan sinar-X untuk semua barang bawaan tersebut.

3. *Security Level 3* (Keamanan Tingkat 3)

Langkah keamanan yang harus diambil, bekerja sama dengan petugas keamanan pelabuhan yang terkait, yaitu :

- a. Pemeriksaan barang bawaan yang tidak dikawal diperiksa lebih ketat dan lebih teliti, misalnya menggunakan sinar-X dari dua arah yang berbeda.
- b. Persiapan menolak atau menunda barang bawaan yang tidak dikawal.
- c. Penolakan untuk menerima barang bawaan yang tidak dikawal untuk masuk ke kapal.

O. *Monitoring The Security Of The Ship* (Memantau Keamanan Kapal Menyeluruh)

Awak kapal harus mampu memantauseluruh kapal, termasuk tempat-tempat terlarang dikapal, dan area disekitar kapal. Pemantauan tersebut dengan cara :

- a. Penerangan
- b. Petugas jaga ,petugas keamanan dan ronda keliling .
- c. Peralatan deteksi otomatis.

1. *Security Level 1* (Tingkat Keamanan 1)

Langkah-langkah keamanan diterapkan dengan cara kombinasi penerangan, petugas jaga, petugas keamanan, dan menggunakan peralatan deteksi lingkungan yang memungkinkan petugas keamanan kapal bisa melakukan pengamatan terhadap kapal secara menyeluruh .

Seluruh dek dan semua jalan masuk kekapal harus diberi penerangan, ketika keadaan gelap atau pada waktu jarak tampak rendah, juga ketika berlabuh jangkar atau sandar dipelabuhan. Ketika kapal berlayar, jika diperlukan kapal perlu diberi penerangan cukup, dengan memperhatikan kepentingan navigasi, sesuai aturan Pencegahan Tubrukan di laut / *Colreg*. Pertimbangan untuk pemasangan penerangan adalah :

- a. Awak kapal harus bisa mendeteksi setiap kegiatan diluar kapal, pada sisi darat dan sisi laut.
- b. Lingkup penerangan harus mencakup kapal dan daerah sekitar kapal.
- c. Lingkup penerangan harus bisa untuk mengamati identitas seseorang yang lewati pintu-pintu masuk kapal.
- d. Lingkup penerangan bisa dilaksanakan dengan berkordinasi dengan pihak pelabuhan

2. *Security Level 2* (Tingkat Keamanan 2)

Langkah keamanan tambahan dilakukan untuk memperketat pemantauan, yaitu :

- a. Menambah frekuensi dan ketelitian dalam melakukan ronda keliling
- b. Menambah dan memperluas lingkup penerangan ,menambah penggunaan peralatan *detektor*.
- c. Menambah petugas keamanan untuk mengamati lebih ketat.
- d. Penting untuk bekerja sama dengan petugas keamanan perairan dan keamanan dermaga.

3. *Security Level 3* (Keamanan Tingkat 3)

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan oleh pihak kapal, bekerjasama erat dengan pihak terkait dan pelabuhan, yaitu:

- a. Menyalakan semua lampu penerangan kapal dan sekitarnya.
- b. Mengaktifkan semua peralatan monitor dan rekam setiap kegiatan dan kejadian dikapal dan sekitarnya.
- c. Memaksimalkan waktu penggunaan peralatan detector dan terus merekam semua kejadian.
- d. Persiapan melakukan pemeriksaan badan kapal dibawah air.
- e. Langkah keamanan khusus, antara lain memutar baling-baling kapal secara perlahan, jika mungkin dilakukan, untuk menghalau orang yang akan naik kapal lewat buritan kapal.

P. *Differing Security Levels* (Memberlakukan Tingkat Keamanan yang Berbeda)

Prosedur dan langkah keamanan bisa dilaksanakan untuk memberlakukan tingkat keamanan lebih tinggi dari tingkat keamanan pelabuhan. Prosedur langkah keamanan yang harus dilakukan, jika tingkat keamanan pelabuhan lebih rendah dari tingkat keamanan kapal :

- a. Kapal berada di pelabuhan suatu negara yang tidak melaksanakan *ISPS Code*.
- b. Interaksi dengan kapal yang tidak melaksanakan *ISPS Code*.
- c. Interaksi dengan unit pengeboran lepas pantai (*MODU*) yang tidak melaksanakan *ISPS Code*.
- d. Interaksi dengan pelabuhan yang tidak wajib melaksanakan *ISPS Code*.

Berdasarkan pada Tinjauan Pustaka, bahwa ketentuan-ketentuan yang harus dilaksanakan oleh regu jaga harus dipahami dan dilaksanakan dengan baik, ketentuan pelaksanaan jam kerja harus benar-benar diperhatikan untuk tujuan keselamatan dan kesehatan kerja.

Namun selama ini aturan-aturan yang terdapat pada *STCW'95* dan ketentuan tugas dan tanggung jawab regu jaga pada beberapa kapal belum dilaksanakan sesuai dengan aturan tersebut. Apabila kapal-kapal tersebut melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada tentunya berdampak terhadap efektifitas tugas jaga laut.