

Capt. SUHERMAN M.Si., M.Mar. Capt. TRI

KISMANTORO, M.M, M.Mar.

DEWI KARTIKA SARI, S.Tr.Pel

---

# ***HIP SECURITY OFFICER (SSO)***

**DIKLAT KETERAMPILAN PELAUT**

**ISPS Code**

International Ship and Port Security  
Code

**STCW**

Standard Training Certification of

## DAFTAR ISI

Kata Pengantar.....	i
Prawacana Pembelajaran Teks.....	ii
Daftar Isi.....	iii
Daftar Gambar .....	v
Bab 1 Pengenalan ( <i>Introduction</i> ) .....	1
1.1 Ikhtisar Diklat .....	1
1.2 Kompetensi yang akan dicapai .....	1
1.3 Perspektif sejarah .....	2
1.4 Pola dan Ancaman keamanan terkini.....	3
1.5 Operasi dan kondisi kapal serta pelabuhan.....	3
Bab 2 Kebijakan Keamanan Maritim ( <i>Maritime Security Policy</i> ).....	4
2.1 Konvensi, kode dan rekomendasi internasional yang relevan.....	4
2.2 Peraturan pemerintah dan peraturan yang relevan .....	5
2.3 Definisi .....	5
Bab 3 Tanggung Jawab Keamanan ( <i>Security Responsibilities</i> ).....	8
3.1 Negara yang terikat persetujuan.....	8
3.2 Organisasi Keamanan .....	9
3.3 Perusahaan Pelayaran .....	10
3.4 Kapal .....	10
3.5 Fasilitas Pelabuhan .....	11
3.6 Perwira Keamanan Kapal .....	13
3.7 Perwira Keamanan .....	14
3.8 Perwira Keamanan Pelabuhan .....	15
3.9 Awak Kapal dengan tugas jaga keamanan .....	16
3.10 Petugas jaga fasilitas pelabuhan.....	17
3.11 Petugas lain .....	18
Bab 4 Penilaian Keamanan Kapal ( <i>Ship Security Assessment</i> ) .....	19
4.1 Metode Penilaian Ancaman .....	19
4.2 Alat Penilaian.....	20
4.3 Survey Keamanan Langsung .....	20
4.4 Penilaian dan dokumentasi keamanan.....	22
Bab 5 Peralatan Keamanan ( <i>Security Equipment</i> ) .....	24
5.1 Sistem dan peralatan keamanan .....	24
5.2 Batas penggunaan peralatan dan sistem keamanan .....	33
5.3 Percobaan, kalibrasi dan perawatan peralatan keamanan.....	33

Bab 6 Rencana Keamanan Kapal ( <i>Ship Security Plan</i> ).....	35
6.1 Tujuan dari rencana keamanan kapal .....	35
6.2 Isi dari rencana keamanan.....	36
6.3 Bagian rahasia .....	38
6.4 Implementasi dari rencana keamanan kapal .....	39
6.5 Perawatan dan perubahan terhadap perencanaan keamanan.....	39
Bab 7 Identifikasi Ancaman, Pengakuan dan Respon ( <i>Threat Identification, Recognition and Responses</i> ) .....	40
7.1 Pengenalan dan pendeteksian senjata dan zat berbahaya serta alat lainnya .....	40
7.2 Metode menggeledah dan inspeksi yang tidak mengganggu .....	41
7.3 Menjalankan dan mengkoordinasikan pencarian .....	42
7.4 Penggeledahan dengan cara yang tidak diskriminatif terhadap orang yang berpotensi mengganggu keamanan .....	42
7.5 Teknik yang dipergunakan untuk mengelabui penjagaan keamanan .....	43
7.6 Teknik pengendalian dan pengawasan massa .....	43
Bab 8 Penerapan Sistem Keamanan Kapal ( <i>Ship Security Actions</i> ) .....	44
8.1 Penerapan Sistem dalam berbagai level keamanan .....	44
8.2 Menjaga keamanan hubungan kapal – pelabuhan.....	45
8.3 Penggunaan Surat Deklarasi .....	46
8.4 Melaporkan insiden keamanan.....	48
8.5 Penerapan prosedur keamanan.....	49
Bab 9 Kesiapan Darurat, Drills dan Latihan ( <i>Emergency Preparedness, Drills and Exercises</i> ) .....	50
9.1 Perencanaan kontingensi .....	50
9.2 Latihan dan pelatihan keamanan .....	50
9.3 Penilaian Latihan dan pelatihan keamanan.....	55
Bab 10 Administrasi Keamanan ( <i>Security Administration</i> ) .....	56
10.1 Dokumentasi dan pencatatan .....	56
10.2 Pengawasan dan monitoring .....	57
10.3 Inspeksi dan audit keamanan .....	58
10.4 Melaporkan ketidak sesuaian .....	59
Bab 11 Pelatihan Keamanan ( <i>Security Training</i> ) .....	60
11.1 Persyaratan Pelatihan.....	60
Bab 12 Penilaian dan Evaluasi ( <i>Assessment and Evaluation</i> ) .....	61
DAFTAR PUSTAKA .....	62

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Petugas Keamanan Kapal ( <i>Ship Security Officer</i> ) .....	1
Gambar 2.2 Peninjauan Regulasi Dasar akan SSO .....	4
Gambar 3.1. Nahkoda sebagai pihak yang bertanggung jawab atas keamanan di kapal ..	8
Gambar 3.2. Petugas Keamanan Perusahaan (DPA) memastikan rancangan keamanan kepada Nahkoda .....	10
Gambar 3.3 Pemantauan menggunakan CCTV sebagai PFSO .....	11
Gambar 3.4. Pemantauan dan tindakan keamanan akan antisipasi ancaman bahaya di Kapal.....	13
Gambar 4.1. Penjelasan metode penilaian berbagai ancaman .....	19
Gambar 4.2. Penilaian Keamanan Kapal.....	23
Gambar 5.1 MARSEC 1 .....	24
Gambar 5.2 MARSEC 2.....	25
Gambar 5.3 MARSEC 3.....	26
Gambar 5.4 Pengecekan di Jalan Masuk Kapal.....	27
Gambar 5.5 Pintu untuk <i>Restricted Area</i> .....	28
Gambar 5.6 <i>Metal Detector</i> .....	29
Gambar 5.7 <i>Private Security on board</i> .....	31
Gambar 5.8 Penyalaan <i>hydrant</i> untuk mencegah <i>boat</i> mendekat.....	32
Gambar 6.1. Pembuatan Rencana Keamanan Kapal.....	35
Gambar 7.1. Koordinasi yang dilakukan oleh Nahkoda .....	40
Gambar 7.2 Inspeksi di atas Kapal.....	42
Gambar 8.1. Penerapan dalam system keamanan .....	44
Gambar 8.2. Surat Deklarasi Keamanan .....	46
Gambar 8.3. Petugas jaga yang melaporkan insiden keamanan .....	48
Gambar 9.1. Perencanaan dalam pelatihan keamanan .....	50
Gambar 9.2. Pelaksanaan Latihan.....	51
Gambar 9.3. Pelatihan <i>Emergency drill</i> .....	52
Gambar 9.4. Pelatihan Keadaan darurat dengan berkumpul di Muster Station.....	54
Gambar 9.5. Penilaian Latihan Keamanan yang telah dilakukan .....	55
Gambar 10.1. Pemberlakuan SSAS beserta prosedur yang ada di dalamnya.....	56

Gambar 10.2. Bagan inspeksi terkait audit keamanan.....	58
Gambar 11.1. Pelatihan Keamanan Kapal .....	60
Gambar 12.1. Evaluasi Latihan Uji Coba Keamanan Bersama Nahkoda .....	61

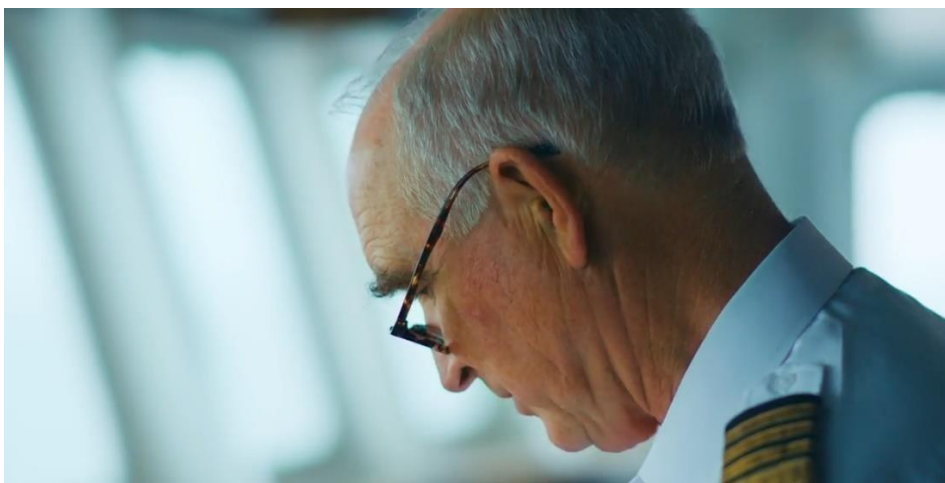
# SHIP SECURITY OFFICER

# 1

## Tujuan Instruksional Khusus

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang latar belakang diberlakukannya Pendidikan dan Latihan Ship Security Officer (SSO) .*

Pada bab ini akan membahas mengenai ikhtisar diklat, kompetensi diklat yang akan dicapai, sejarah dan latar belakang pemberlakuan *Ship Security Officer (SSO)* .



Gambar 1.1 Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*)

## 1.1 IKHTISAR DIKLAT (*COURSE OVERVIEW*)

Diklat ini bertujuan untuk memberikan pengetahuan kepada mereka yang nantinya ditunjuk untuk melakukan tugas dan tanggung jawab sebagai Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer (SSO)*), sebagaimana didefinisikan dalam STCW *section A-V/5, A-VI-/VI* dan dalam tugas khusus dan tanggung jawabnya sehubungan dengan keamanan kapal, untuk melaksanakan dan mempertahankan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) dan untuk berhubungan dengan Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer (CSO)*) serta dengan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officers (PFSO)*). Latar belakang diadakannya pelatihan Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*) adalah adanya ancaman-ancaman yang terjadi dilingkungan laut (*maritime threats*), diantaranya:

## 1.2 KOMPETENSI YANG AKAN DICAPAI

Tujuan dilaksanakannya kursus ini adalah untuk memberikan kompetensi,

meningkatkan pengetahuan dan keterampilan sebagai seorang Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*) agar dapat membuat perencanaan dan pelatihan terkait keamanan kapal sesuai dengan STCW Section A VI/5, ISPS Code part A/12.2 and B/13.2, IMO model course 3.19.

Peserta yang berhasil menyelesaikan kursus ini harus dapat melakukan tugas dan tanggung jawab sebagai Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*), sebagaimana didefinisikan dalam ISPS Code part A/12.2, yang termasuk, tetapi tidak terbatas pada:

- a. melakukan pemeriksaan keamanan kapal secara teratur untuk memastikan bahwa langkah-langkah keamanan yang tepat dilakukan secara rutin;
- b. mempertahankan dan mengawasi pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*), termasuk setiap perubahannya (*amandement*) terhadap rencana tersebut;
- c. mengkoordinasikan aspek keamanan penanganan muatan dan gudang kapal (*ship stores*) dengan personel kapal lainnya dan dengan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officers*) yang berhubungan;
- d. mengusulkan modifikasi/perubahan pada Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*);
- e. melaporkan kepada Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*) segala kekurangan dan ketidaksesuaian yang ditemukan selama internal audit, tinjauan berkala, pemeriksaan keamanan dan verifikasi kepatuhan dan pelaksanaan dari tindakan korektif (*corrective actions*);
- f. meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di kapal;
- g. memastikan bahwa pelatihan yang memadai telah diberikan kepada personel kapal, sebagaimana diperlukan;
- h. melaporkan semua kecelakaan keamanan;
- i. mengkoordinasikan implementasi Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) dengan Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*) dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officers*) yang berhubungan; dan
- j. Tindakan terhadap serangan perompak/pembajak.

### 1.3. PERSPEKTIF SEJARAH (*HISTORICAL PERSPECTIVE*)

Latar belakang diadakannya pelatihan Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*) adalah adanya ancaman-ancaman yang terjadi dilingkungan laut (*maritime threats*), diantara: pembajakan, perompakan, penyelundupan narkoba, penumpang gelap, sabotase, terorisme, pencurian sebagaimana contoh-contoh kejadian berikut ini:

- a. Pembajakan kapal *Santa Mariadi Portugis* tahun 1961
- b. Pembajakan kapal *Columbia Eagle* di Kamboja tahun 1970
- c. Serangan di kapal *Achille Lauro* di laut Mediterania( Oct-1985)
- d. Pembajakan (*Hijacking*)Avrasya — 1996
- e. Pengeboman di kapal USS Cole (Oct - 2000) di Teluk Aden
- f. Serangan teroris di WTC dan Pentagon (2001)
- g. Peledakan (*Explosion*) MT Limburg ( Oct-2002)

#### **1.4. POLA DAN ANCAMAN KEAMANAN TERKINI (*CURRENT SECURITY THREATS AND PATTERN*)**

Dewasa ini ancaman keamanan di lingkungan laut semakin beraneka ragam sesuai dengan perkembangan teknologi, ancaman tersebut diantaranya: pembajakan, perompakan, penyelundupan narkoba, penumpang gelap, sabotase, terorisme, pencurian.

Oknum-oknum tersebut melakukan ancaman dengan berbagai alasan, diantaranya adalah:

- a. Politik - (pemerintah asing yang bermusuhan, teritorial, separatisme, etnis);
- b. Ekonomi - (kriminal);
- c. Ideologis - (kelompok yang mendukung perlindungan terhadap perdagangan, hak-hak hewan, atau masalah lingkungan);
- d. Pribadi - (balas dendam, karyawan yang dipecat, dll);
- e. Psikologis - (gangguan mental, psikopat);
- f. Agama - (ideologi agama ekstremis).

#### **1.5. OPERASI DAN KONDISI KAPAL SERTA PELABUHAN (*SHIPS AND PORT OPERATIONS AND CONDITION*)**

Peran suatu *officer* sebagai perwira jaga di dalam operasi serta koordinasi dengan pihak pelabuhan guna keamanan yang lebih optimal utamanya adalah untuk mencegah dari berbagai hal buruk terjadi. Dan dalam hal ini di kapal dan pelabuhan khususnya diberikan beberapa alat pendukung terkait tindak pengawasan guna pengamatan keamanan yang baik. Tidak hanya dalam kondisi bongkar muat di pelabuhan saja hal ini dilakukan akan tetapi di dalam pengoperasian pelayaran juga harus senantiasa diterapkan, dan perlu di sadari akan masalah keamanan terkait perompakan kapal oleh *pirates* yang sebelumnya pernah terjadi agar tidak terulang.



## KEBIJAKAN KEAMANAN MARITIM (MARITIME SECURITY POLICY)

# 2

### Tujuan Instruksional Khusus

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang peraturan/regulasi yang menjadi dasar dilaksanakannya Pendidikan dan Latihan Ship Security Officer (SSO).*

Pada bab ini akan membahas mengenai peraturan/regulasi yang menjadi dasar dilaksanakannya Pendidikan dan Latihan *Ship Security Officer (SSO)* .



Gambar 2.2 Peninjauan Regulasi Dasar akan SSO

### 2.1. Konvensi, Kode Dan Rekomendasi Internasional

IMO Resolution A.584(14) : merupakan langkah-langkah untuk pencegahan kegiatan yang dapat mengancam keselamatan kapal dan keamanan penumpang serta kru kapal. Berikut ini adalah peraturan/regulasi sebagai dasar dilaksanakannya Pendidikan dan Latihan *Ship Security Officer (SSO)*:

- a. ISPS Code 2002
- b. SOLAS 1974 dan Amandemennya
  - Chapter XI-1: Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritime.
  - Chapter XI-2 : Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritime.
- c. *Circular Letter* IMO tentang *Maritime Security*
- d. *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982

## 2.2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia

Berikut ini adalah peraturan/regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah Republik Indonesia sebagai dasar dilaksanakannya Pendidikan dan Latihan *Ship Security Officer* (SSO) adalah sebagai berikut:

- a. UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran
- b. UU RI No. 15 Tahun 2003 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No.1 Tahun 2002 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terrorisme.
- c. UU No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- d. PP.No.69 Tahun 2000 tentang Kepelabuhanan
- e. PP.No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan
- f. PP No.51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
- g. Keppres No.65/1980 tentang Ratifikasi SOLAS 1974
- h. KepMenKoordinator Bidang Polkam RI No.Kep 05/Menko/Polkam/2/2003 tentang Pmbentukan Pokja Perencanaan Pembangunan Keamanan dan Penegakan Hukum di Laut
- i. Kep Men Perhubungan No.63 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Pelabuhan.
- j. Kep. Menhub No. 3 tentang Pemberlakuan ISPS Code
- k. Kep. Menhub No. 3 tentang Designated Authority
- l. Kep. Dirjen Hubla No. KL. 93/1/3-04 tentang Pedoman Penetapan RSO
- m. Kep. Dirjen Hubla No. KP.93/1/4-04 tentang Penetapan RSO

## 2.3. Definisi

Berikut ini adalah definisi yang berhubungan dengan pelaksanaan Pendidikan dan Pelatihan *Ship Security Officer* (SSO):

- a. ***Ship Security Plan (SSP)***: adalah suatu rancangan yang dibuat untuk menjamin aplikasi dari tata cara diatas kapal yang dirancang untuk melindungi orang-orang diatas kapal, muatan, unit-unit pengangkut muatan, gudang-gudang kapal atau kapal dari resiko insiden keamanan.
- b. ***Company Security Officer (CSO)*** : 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.

- c. ***Ship Security Officer (SSO)***: berarti seseorang 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.
- d. ***Port Facility Security Officer (PFSO)*** : berarti 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 Perusahaan.
- e. ***Port Facility***: Berarti semua bentuk jenis sarana dan Fasilitas yang terdapat di daerah Pelabuhan yang digunakan atau dapat digunakan untuk melayani kapal pelayaran Internasional termasuk instalasi dan infrastruktur yang menunjang kegiatan pelabuhan sebagaimana fungsi dari suatu kawasan Pelabuhan.
- f. ***Ship / Port Interface***: Berarti interaksi yang terjadi ketika sebuah kapal segera dan langsung dipengaruhi oleh kegiatan / aktifitas yang terkait dengan pergerakan orang, muatan atau ketentuan-ketentuan pelayanan pelabuhan dari atau ke kapal .
- g. ***Ship to ship Activity***: Berarti setiap kegiatan yang tidak berkaitan dengan fasilitas pelabuhan yang meliputi pemindahan muatan atau orang dari sebuah kapal ke kapal lain.
- h. ***Security Incident***: Berarti setiap tindakan kecurigaan atau keadaan yang mengancam keamanan sebuah kapal termasuk unit pengeboran lepas pantai yang berpindah dan kapal berkecepatan tinggi atau fasilitas pelabuhan atau hubungan antar kapal/pelabuhan atau setiap kegiatan dari kapal ke kapal.
- i. ***Security Level*** :
  - Security Level 1:*
    - ❖ Berarti tingkat dimana tindakan pencegahan keamanan minimum yang harus dilaksanakan secara terus menerus.
  - Security Level 2:*

- ❖ Berarti tingkat dimana tindakan tambahan pencegahan keamanan minimum harus dilaksanakan untuk jangka waktu tertentu sebagai hasil dari resiko meningkatnya suatu insiden keamanan.

***Security Level 3:***

- ❖ Berarti tingkat dimana tindakan spesifik lebih lanjut dari pencegahan keamanan yang harus dilaksanakan untuk suatu batasan waktu tertentu ketika suatu insiden keamanan segera terjadi atau mengancam walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target yang spesifik.
- j. ***Designated Authority:*** Berarti organisasi atau penyelenggara yang dikenal didalam pemerintah yang mengadakan perjanjian sebagai yang bertanggung jawab untuk memastikan implementasi dari ketentuan-ketentuan pasal ini yang menyinggung tentang keamanan fasilitas pelabuhan dan hubungan kapal / pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan.
- k. ***Declaration of Security (Maklumat Keamanan):*** 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 dilingkungan-nya, agar masing-masing pihak dapat menyesuaikan dan menyetujui tindakan keamanan yang dilaksanakan, sesuai dengan rancangan keamanan masing-masing.
- l. ***Recognized Security Orgsnization (Organisasi keamanan yang diakui):*** maksudnya suatu Organisasi dengan keahlian yang tepat dalam bidang keamanan dan dengan pengetahuan yang tepat dalam bidang operasional kapal dan pelabuhan, yang dikuasakan untuk melaksanakan suatu penilaian, atau suatu pemeriksaan atau suatu persetujuan atau suatu kegiatan sertifikasi, dipersyaratkan oleh bab ini atau bagian A dari Peraturan ISPS ini.

## TANGGUNG JAWAB KEAMANAN (SECURITY RESPONSIBILITIES)

# 3

### Tujuan Instruksional Khusus

*Bab ini akan membantu anda :* Memahami tentang pihak yang bertanggung jawab dengan keamanan di lingkungan maritim.

Pada bab ini akan membahas mengenai pihak yang bertanggungjawab dengan keamanan di lingkungan maritim.



Gambar 3.1. Nahkoda sebagai pihak yang bertanggung jawab atas keamanan di kapal

### 3.1 Negara-Negara Peserta (*Contracting Government*)

*International Ship and Port facility Security Code (ISPS)* telah diimplementasikan oleh *International Maritime Organization (IMO)* untuk membangun kerangka kerja yang melibatkan negara-negara maritim dan industri perkapalan untuk meningkatkan keamanan di laut.

Beberapa langkah telah diambil di bawah *ISPS code* untuk meningkatkan keamanan kapal. Tujuan utama dari *ISPS code* adalah untuk membangun kerjasama antara pemerintah negara-negara maritim dan industri pelayaran internasional untuk mendeteksi ancaman keamanan terkait dengan kegiatan maritim.

Di bawah *ISPS code*, pemerintah dari negara-negara maritim yang mematuhi aturan pelaksanaan dikenal sebagai ***contracting governments (CG)***. *Contracting governments (CG)* ini memegang peranan yang sangat penting untuk memastikan bahwa *ISPS code* diikuti

dengan benar oleh perusahaan pelayaran dan otoritas pelabuhannya. Adalah juga tugas pemerintah pusat untuk berasimilasi informasi mengenai kemungkinan ancaman maritim dan konsekuensinya. Informasi ini kemudian diberikan kepada kapal dan pelabuhan dalam bentuk instruksi dan pedoman keamanan.

Bahwa tiap negara yang menjadi *Contracting governments (CG)* memiliki tugas sebagai berikut:

- a) Menetapkan tingkat keamanan ;
  - Bahwa negara-negara peserta wajib menetapkan, tingkat-tingkat keamanan dan memberikan bimbingan untuk berlindung dari insiden keamanan (A/4.1)
  - Jika negara peserta telah menetapkan keamanan tingkat - 3, maka wajib mengeluarkan instruksi dan informasi kepada kapal (A/4.2)
- b) Memberikan persetujuan terhadap rancangan keamanan ;
- c) Memeriksa ketaatan kapal dan menerbitkan sertifikat ;
- d) Menjamin penyelesaian dan persetujuan penilaian keamanan ;
- e) Melaksanakan pengawasan: negara peserta dapat mendelegasikan tugas-tugas tertentu menyangkut keamanan kepada organisasi yang telah diakui (RSO) kecuali dalam hal- hal khusus (A/4.3)
- f) Menguji rancangan yang telah disetujui: negara peserta wajib melakukan pengujian sepanjang dianggap perlu terhadap rancangan keamanan baik kapal maupun pelabuhan.(A/4.4)
- g) Menyampaikan informasi keamanan: Negara peserta harus dapat memastikan tentang kerahasiaan penilaian dan menentukan tindakan yang tepat untuk mencegah adanya pembongkaran kerahasiaan dimaksud (B/4.1).

### **3.2 Organisasi Keamanan Yang Terdaftar / Diakui ( *Recognized Security Organizations* )**

Negara peserta dapat memberikan kewenangan kepada organisasi yang telah diakui (RSO) untuk melakukan kegiatan keamanan meliputi : (B/4.3)

- a) Persetujuan terhadap rancangan keamanan ;
- b) Verifikasi dan Sertifikasi ketaatan kapal ;
- c) Penilaian keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Bahwa operator fasilitas pelabuhan dapat ditunjuk sebagai organisasi yang sudah mempunyai keahlian yang tepat dalam melaksanakan keamanan (B/4.7).

### 3.3 Perusahaan (*The Company*)

Dalam pelaksanaan ISPS Code, Perusahaan memiliki kewajiban sebagai berikut (*Obligation Of Company (A/6)*):

- Perusahaan memastikan rancangan keamanan berisi statement yang tegas mengenai otoritas nahkoda sebagai pembuat kebijakan.
- Perusahaan wajib memastikan petugas keamanan kapal, Nahkoda dan Petugas Keamanan Perusahaan.



Gambar 3.2. Petugas Keamanan Perusahaan (DPA) memastikan rancangan keamanan kepada Nahkoda

Sementara itu Petugas Keamanan Perusahaan memiliki tanggung jawab meliputi:

- Memastikan penilaian keamanan kapal ;
- Menyiapkan SSP yang akan disetujui oleh administrasi.
- Mewajibkan kepada perusahaan untuk melibatkan nahkoda kapal sebagai pusat informasi perusahaan sebagaimana yang dipersyaratkan. (B/6.2)
- Perusahaan wajib memperbaharui dan menjaga kemutakhiran informasi.(B/6.2).

### 3.4 Kapal (*The Ship*)

Sementara itu untuk Keamanan Kapal (*Ship Security*) (A/7), maka kapal dapat bertindak sesuai tingkat keamanan yang ditentukan negara peserta.

#### 3.4.1 Pada keamanan tingkat-1 (satu), kapal harus melaksanakan aktivitas sebagai berikut:

- Memastikan pelaksanaan tugas keamanan ;
- Mengawasi akses ke kapal, orang dan bawaan serta



- c) penanganan muatan dan gudang ;
- d) Monitor area terbatas hanya orang yang diberi hak yang
- e) mempunyai akses ;
- f) Monitor area di geladak dan sekeliling kapal ;
- g) Memastikan komunikasi siap tersedia.

**3.4.2 Pada keamanan tingkat-2** tindakan penegasan tambahan dan pada keamanan tingkat-3 tindakan khusus dan lebih lanjut.

- a) Jika kapal berada pada suatu pelabuhan atau wilayah dan apabila wilayah suatu negara peserta tersebut telah menetapkan keamanan tingkat-2 atau 3 maka kapal harus mengikuti instruksi ini dan menginformasikan kepada petugas fasilitas pelabuhan.
- b) Jika kapal diwajibkan menetapkan tingkat keamanan yang lebih tinggi oleh administrasi dibandingkan dengan wilayah dimana kapal tersebut berada maka harus memberi tahu pejabat yang berwenang di dalam wilayah lokasi pelabuhan tsb.
- c) Dalam situasi demikian petugas keamanan kapal (CSO) bertindak sebagai penghubung.
- d) Rancangan kapal harus dapat menjamin bahwa kapal dapat beroperasi pada keamanan tingkat-1, 2 dan 3.
- e) Kapal harus membawa Sertifikat Keamanan Internasional (ISSC).
- f) Kapal harus membawa informasi keamanan kapalnya.

### **3.5 Fasilitas Keamanan Pelabuhan (*Port Facility Security (A/14)* )**

Mewajibkan kepada Fasilitas Pelabuhan untuk bertindak sesuai dengan tingkat keamanan yang telah ditetapkan.



Gambar 3.3 Pemantauan menggunakan CCTV sebagai PFSO



### **3.5.1 Melakukan tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan pada keamanan tingkat -1 (satu) yakni melakukan aktifitas-aktifitas :**

- a. Memastikan pelaksanaan semua tugas keamanan fasilitas pelabuhan
- b. Mengawasi akses masuk ke fasilitas pelabuhan
- c. Monitoring fasilitas pelabuhan termasuk area letgo jangkar
- d. Monitoring area terbatas serta hak yang mempunyai akses
- e. Mengawasi kegiatan bongkar muat
- f. Mengawasi penanganan pergudangan dipelabuhan
- g. Memastikan alat dan sistem komunikasi siap tersedia.

### **3.5.2 Melakukan tindak pencegahan untuk keamanan tingkat - 2 dan 3 dengan aktifitas yang lebih terperinci.**

Pada Keamanan tingkat-3, fasilitas pelabuhan wajib merespon dan melaksanakan setiap instruksi keamanan yang disampaikan oleh Negara peserta di dalam wilayah fasilitas pelabuhan l tsb berada

Apabila kapal mengalami kesulitan dalam memenuhi persyaratan dalam menerapkan prosedur pada keamanan tingkat-3, maka petugas keamanan kapal harus berhubungan dan berkoordinasi dengan PFSO.

Petugas keamanan pelabuhan wajib melaporkan kepada pejabat yang berwenang bila suatu kapal berada pada tingkat keamanan yang lebih tinggi dari fasilitas pelabuhan dan berhubungan dengan SSO untuk mengkoordinasikan tindakan keamanan yang sesuai.

Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan diberikan kepada masing-masing negara peserta yang melayani pelabuhan internasional, hal ini juga dapat dilakukan kepada otoritas yang ditunjuk atau organisasi yang ditunjuk (RSO).

Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan ditujukan untuk menganalisa resiko terhadap semua aspek operasional pelabuhan.

Penilaian tersebut harus meliputi :

- a) Identifikasi dan evaluasi infrastruktur dan asset penting yang harus dilindungi
- b) Identifikasi ancaman yang mungkin terhadap asset dan Infrastruktur pelabuhan
- c) Identifikasi, pemilihan dan prioritas tindakan pertahanan dari sifat rentan terhadap serangan
- d) Identifikasi kelemahan termasuk Manusia, di dalam Infrastruktur, kebijakan dan prosedur.

Rancangan keamanan fasilitas pelabuhan harus menunjukkan langkah keamanan operasional dan fisik untuk memastikan pelabuhan dapat beroperasi dalam keadaan pada keamanan tingkat - 1, 2 dan 3.

Fasilitas pelabuhan diharuskan untuk memiliki dan beroperasi sesuai dengan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan.

Kapal yang menggunakan fasilitas pelabuhan dapat menjalani pemeriksaan dan tindakan pengawasan tambahan oleh Port State Control, dan otoritas terkait boleh mendapat informasi mengenai kapal.

### **3.6 Perwira Keamanan Kapal ( *Ship Security Officer* )**

Di atas sebuah kapal harus ditunjuk salah seorang sebagai *Ship Security Officer (SSO)*. SSO yang ditunjuk untuk kapal yang bersangkutan mempunyai tugas dan tanggung jawab pada kapal tersebut akan tetapi tugas tersebut tidak terbatas.

#### **3.6.1 Tugas *Ship Security Officer (SSO)* adalah :**



Gambar 3.4. Pemantauan dan tindakan keamanan akan antisipasi ancaman bahaya di kapal

- a. Melakukan pemeriksaan keamanan kapal secara regular ;
- b. Memelihara dan sebagai supervisi pelaksanaan SSP ;
- c. Berkoordinasi aspek keamanan dengan personil kapal dan PFSO dalam hal pengamanan muatan dan perbekalan kapal ;
- d. Mengusulkan modifikasi SSP ;
- e. Melaporkan ke perusahaan kekurangan dan NC pada saat internal audit, review, inspeksi keamanan, verifikasi ketidaksesuaian serta pelaksanaan tindakan perbaikan ;
- f. Peningkatan kepedulian dan kewaspadaan keamanan dikapal ;

- g. Pelaksanaan pelatihan dan gladi diatas kapal ;
- h. Melaporkan insiden diatas kapal jika ada ;
- i. Mengkoordinasikan pelaksanaan SSP kepada CSO dan PFSO ;
- j. Memastikan bahwa perlengkapan keamanan yang dioperasikan telah diuji, dikalibrasi dan terpelihara dengan baik ;
- k. Permintaan khusus dari Perusahaan.

### **3.6.1 Pengetahuan tambahan untuk Perwira Keamanan Kapal (SSO)**

Selain tsb di atas, SSO juga harus memiliki pengetahuan yang memadai dan mengikuti pelatihan yang meliputi sebagian atau seluruh topik berikut ini :

- a) Layout kapal
- b) SSP dan prosedur yang terkait
- c) *Crowd management* dan teknik pengendalian
- d) Pengoperasian peralatan dan sistem keamanan
- e) Testing, kalibrasi, dan pemeliharaan peralatan dan sistem keamanan selama pelayaran.

### **3.7 PETUGAS KEAMANAN PERUSAHAAN (*Company Security Officer*)**

Sebuah perusahaan harus mengangkat petugas keamanan perusahaan, petugas keamanan perusahaan yang diangkat oleh perusahaan dapat bertindak sebagai keamanan satu kapal atau lebih dengan syarat harus disebutkan nama kapalnya dengan jelas.

*Company Security Officer* (CSO) yang telah ditunjuk oleh perusahaan untuk suatu kapal, mempunyai tugas dan tanggung jawab terhadap kapal dimaksud yang tidak terbatas hanya pada :

- a) Menyarankan tingkat ancaman terhadap kapal, sesuai dengan penilaian keamanan dikapal dan informasi yang relevan ;
- b) Memastikan bahwa penilaian dikapal dilaksanakan ;
- c) Memastikan pengembangan, pengesahan dan setelah itu pelaksanaan serta mempertahankan SSP ;
- d) Memastikan bahwa SSP telah dimodifikasi untuk memperbaiki kekurangan dan untuk memenuhi persyaratan sesuai dengan kapal itu sendiri ;
- e) Mempersiapkan internal audit dan review dari aktivitas keamanan kapal ;
- f) Initial & subsequent verifikasi ;
- g) Meningkatkan kepedulian dan kewaspadaan keamanan ;

- h) Melaksanakan pelatihan kepada personel yang bertanggung jawab pada keamanan ;
- i) Menjalin komunikasi kerjasama keamanan antara SSO & PFSO ;
- j) Konsisten thdp keselamatan & keamanan ;
- k) Alternatif Arrangement antar kapal atau grup telah dilaksanakan dan dipertahankan ;
- l) Permintaan lain dari perusahaan.

### **3.8. PETUGAS KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN ( PFSO )**

Petugas keamanan pelabuhan ditunjuk untuk masing-masing fasilitas pelabuhan. Seorang petugas keamanan fasilitas pelabuhan dapat ditunjuk untuk keamanan satu fasilitas pelabuhan atau lebih.

Tugas dan tanggung jawab petugas keamanan fasilitas pelabuhan harus meliputi dan tidak terbatas hanya pada :

- a. Melaksanakan Survei awal keamanan menyeluruh terhadap fasilitas pelabuhan sesuai dengan penilaian keamanan fasilitas pelabuhan yg terkait ;
- b. Memastikan pengembangan dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan ;
- c. Mengimplementasikan dan melakukan latihan mencoba melaksanakan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan ;
- d. Melakukan pemeriksaan keamanan terhadap fasilitas pelabuhan secara teratur untuk memastikan tindakan yang sesuai dan berkelanjutan ;
- e. Merekomendasikan dan menyelaraskan sebagaimana mestinya, modifikasi terhadap rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dalam rangka mengoreksi kekurangan-kekurangan dan memperbaharui rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dalam rangka menyesuaikan perubahan fasilitas pelabuhan yang terkait ;
- f. Meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan personil keamanan fasilitas pelabuhan ;
- g. Memastikan bahwa pelatihan yang cukup telah diberikan kepada personil yang bertanggung jawab untuk keamanan fasilitas pelabuhan ;
- h. Melaporkan kepada otoritas yang terkait dan memelihara semua catatan kejadian yang mengancam keamanan fasilitas pelabuhan ;
- i. Berkordinasi dengan CSO dan SSO dalam rangka mengimplementasikan keamanan fasilitas pelabuhan ;
- j. Berkoordinasi dengan penyedia jasa keamanan terkait sebagaimana mestinya ;
- k. Memastikan bahwa personil yang bertanggung jawab atas keamanan fasilitas pelabuhan memenuhi standard yang ditentukan ;

- l. Memastikan bahwa peralatan keamanan bila ada, dapat dioperasikan, telah diuji, dikalibrasi, dan terpelihara ;
- m. Membantu SSO jika diminta, dalam mencari bahan / barang yang dianggap mencurigakan.

### **3.9 Personil Kapal Dengan Tugas Keamanan Khusus (*Seafarers With Designated Security Duties*)**

Awak kapal dengan tugas keamanan yang spesifik harus memiliki pengetahuan dan kemampuan untuk melaksanakan tugas – tugasnya sesuai dengan yang diperlukan yaitu :

- a) Pengetahuan tentang pola dan ancaman saat itu ;
- b) Pengenalan dan pendeteksian persenjataan, alat – alat yang berbahaya dan zat – zat yang membahayakan ;
- c) Pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan ;
- d) Teknik yang digunakan untuk menghindari tindakan keamanan ;
- e) Manajemen mengatasi kerusakan dan teknik pengendaliannya ;
- f) Komunikasi Keamanan ;
- g) Pengetahuan tentang Prosedur darurat dan penanganan keadaan darurat ;
- h) Pengoperasian peralatan dan system keamanan ;
- i) Pengujian kalibrasi dan pemeliharaan peralatan serta system keamanan dilaut ;
- j) Teknik-teknik pemeriksaan, pengawasan, dan pemantauan ;
- k) Metode penggeledahan fisik terhadap manusia, barang pribadi, bagasi, barang muatan dan barang persediaan untuk keperluan kapal.

#### **3.9.1 Pengetahuan Untuk Petugas Keamanan Di Kapal**

Personel kapal yang memiliki tugas pengamanan tertentu, harus memiliki pengetahuan dan kemampuan yang cukup untuk melaksanakan tugas itu, termasuk :

- a. Pengetahuan tentang ancaman-ancaman keamanan saat ini dan polanya
- b. Deteksi dan penemuan senjata, peralatan dan zat-zat yang berbahaya
- c. Menemukan tanpa pilih kasih, karakteristik dan pola perilaku orang-orang yang mungkin menjadi ancaman bagi keamanan
- d. Teknik yang dipakai untuk menyesuaikan tindakan-tindakan pengamanan
- e. *Crowd management* dan teknik pengendalian
- f. Komunikasi dalam kegiatan pengamanan
- g. Pengetahuan tentang prosedur darurat dan *contingency plan*

- h. Pengoperasian peralatan dan sistem keamanan
- i. Testing, kalibrasi, dan pemeliharaan peralatan serta sistem keamanan selama pelayaran
- j. Teknik-teknik inspeksi, pengendalian dan pemantauan
- k. Cara memeriksa orang, barang bawaannya, bagasi, muatan dan perlengkapan kapal.

### 3.10. Pengetahuan untuk PFSO, CSO DAN SSO

Petugas/Perwira Keamanan baik untuk fasilitas pelabuhan, perusahaan pelayaran maupun di kapal, harus memiliki pengetahuan dan mengikuti pelatihan yang meliputi sebagian atau seluruh topik berikut ini :

- a. Administrasi keamanan
- b. Konvensi internasional, Code dan Rekomendasi yang relevan
- c. Peraturan perundang-undangan Pemerintah RI yang relevan
- d. Tanggung jawab dan fungsi organisasi-organisasi keamanan lainnya
- e. Metodologi asesmen keamanan kapal
- f. Metode survey dan inspeksi keamanan kapal
- g. Pengoperasian kapal dan pelabuhan serta kondisinya
- h. Tindakan-tindakan pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan
- i. Kesiapan dan respon menghadapi keadaan darurat serta *contingency planning*
- j. Instruksi teknik pelaksanaan pelatihan/drill keamanan, termasuk tindakan pengamanan dan prosedur kerjanya;
- k. Memperlakukan informasi keamanan yang sensitif dan komunikasi yang berhubungan dengan keamanan
- l. Pengetahuan tentang ancaman-ancaman keamanan saat ini dan polanya
- m. Deteksi dan penemuan senjata, peralatan dan zat-zat yang berbahaya
- n. Menemukan tanpa pilih kasih, karakteristik dan pola perilaku orang-orang yang mungkin menjadi ancaman bagi keamanan
- o. Teknik yang dipakai untuk menyesuaikan tindakan-tindakan pengamanan
- p. Peralatan dan sistem keamanan serta keterbatasannya
- q. Metode pelaksanaan audit, inspeksi, pengendalian dan pemantauan
- r. Metode pencarian secara fisik dan inspeksi non-intrusif
- s. Asah keterampilan dan pemahaman pelaksanaan prosedur keamanan di lapangan, termasuk untuk fasilitas pelabuhan (*security drills and exercises*)
- t. Penilaian terhadap pelaksanaan *drills and exercises*.

### 3.11 PENGETAHUAN UNTUK PERSONEL KAPAL LAINNYA

Selain SSO, semua personel kapal harus memiliki pengetahuan yang cukup dan familiar dengan ketentuan yang relevan dengan *Ship Security Plan*, termasuk :

- a) Pengertian dan persyaratan sebagai konsekuensi dari adanya perbedaan *security level*;
- b) Pengetahuan tentang prosedur darurat dan *contingency plan*
- c) Deteksi dan penemuan senjata, peralatan dan zat-zat yang berbahaya
- d) Menemukan tanpa pilih kasih, karakteristik dan pola perilaku orang-orang yang mungkin menjadi ancaman bagi keamanan
- e) Teknik yang dipakai untuk menyesuaikan tindakan-tindakan pengamanan

#### **Harus dipahami bahwa :**

Kata *Security* tidak melulu identikal dengan anti-terorisme, namun bermakna lebih dari itu karena selain mencegah pembajakan kapal atau kerusakan asset, juga mencakup pencegahan dan penanggulangan :

- a) Pencurian barang (muatan kapal) dan perampokan bersenjata yang lebih berlatar belakang ekonomi daripada kepentingan ideologi dan atau politik;
- b) Penyelundupan serta pemakaian zat kimia dan obat terlarang termasuk zat-zat psikotropika;
- c) Migran ilegal;
- d) Penumpang gelap.

## PENILAIAN KEMANAN KAPAL ( *SHIP SECURITY ASSESSMENT* )

### **Tujuan Instruksional Khusus**

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang Penilaian Keamanan Kapal (Ship Security Assessment)*

Pada bab ini akan membahas mengenai metode penilaian ancaman, alat penagihan, survei keamanan langsung, serta penilaian dan dokumentasi keamanan

### **4.1 METODE PENILAIAN ANCAMAN (*RISK ASSESSMENT METHODOLOGY*)**

Terkait tentang metode penilaian ancaman diantaranya sebagai berikut Pengetahuan tentang penilaian resiko dan penilaian peralatan. Pengetahuan mengenai dokumentasi penilaian keamanan, termasuk *Declaration of Security* (DOS).



Gambar 4.1. Penjelasan metode penilaian berbagai ancaman

Pengetahuan akan metode yang digunakan mengelabui keamanan, termasuk yang dipakai oleh pembajak dan perampok bersenjata. Pengetahuan akan kemampuan menggeledah, tanpa mendiskriminasi, orang-orang yang berpotensi mempunyai resiko terhadap keamanan. Pengetahuan tentang kemampuan mengenali dan mendeteksi senjata, zat-zat dan peralatan berbahaya dan kewaspadaan terhadap bahaya yang ditimbulkan. Pengetahuan akan pengawasan massa dan teknik pengendalian, di tempat yang sesuai. Pengetahuan dalam menangani informasi keamanan yang sensitif dan komunikasi yang sensitif pula. Pengetahuan tentang penerapan dan koordinasi pencarian. Pengetahuan akan metode pengeledahan dan inspeksi yang tidak mengganggu.



Penilaian atas fakta yang ditemukan dari diklat atau pengujian yang disetujui, termasuk praktek mendemonstrasikan kompetensi:

1. Mengadakan pengeledahan.
2. Mengadakan inspeksi yang tidak mengganggu.

Prosedur dan tindakan berdasarkan dengan pedoman yang dihasilkan oleh ISPS Code dan SOLAS 1974 yang diamandemen. Prosedur mencapai tingkat untuk siap merespon perubahan *Maritime Security* (MARSEC) *level*/ tingkat keamanan maritim. Komunikasi di daerah tanggung jawab SSO jelas dan dapat dimengerti

#### **4.2 ALAT PENILAIAN (*ASSESSMENT TOOLS*)**

Perwira Keamanan Perusahaan ditunjuk sebagai yang bertanggung jawab untuk memastikan bahwa SSA dilaksanakan sesuai dengan section-section ISPS Code. Penilaian di tempat dilaksanakan oleh tim ISPS Code yang terdiri dari perwira keamanan perusahaan. Teknikal superintenden dan manajer operasi armada.

Sebelum melakukan penilaian tim ISPS Code, mempelajari informasi yang ada, lampiran-lampiran sebelumnya untuk kejadian yang serupa dan merupakan ancaman berbahaya pada jalur pelayaran dan pelabuhan yang akan dikunjunginya.

Sumber informasi termasuk pengumuman, edaran berita berbahaya, laporan dari administrasi bendera Negara, Otoritas Pelabuhan terkait, Maritime Security Council, IMB dan Coast Guard juga bisa didapatkan dari daftar situs internet untuk informasi ancaman.

Dimana memungkinkan Perwira Keamanan Perusahaan (CSO) atau tim ISPS akan bertemu dengan orang-orang yang tepat di atas kapal dan di pelabuhan untuk mendiskusikan tujuan dan metode penilaian tersebut.

#### **4.3 SURVEI KEAMANAN LANGSUNG (*ON-SCENE SECURITY SURVEYS*)**

Survei keamanan langsung dalam hal ini yang dilakukan oleh perwira keamanan, memungkinkan pengoptimalan di dalam mengevaluasi segala system keamanan karena mengetahui kondisi secara langsung apa saja terkait perlindungan keamanan yang lebih optimal. Yang tentunya dalam hal ini, rencana keamanan akan menjadi lebih baik lagi setelah di evaluasi melalui 2 tahap diantaranya yaitu pengidentifikasian keamanan dan melalui informasi tentang ancaman.

Pengidentifikasian keamanan yang mungkin terjadi, motifasi dan resiko potensi bahaya keamanan kapal yang benar-benar ada, khusus terjadi di atas kapal dan jalur pelayaran dilakukan

seperti :

- 1) Merusak atau menghancurkan kapal atau fasilitas pelabuhan, misalnya dengan alat peledak, membakar, sabotasi atau pengrusakan;
- 2) Pembajakan atau menguasai kapal atau orang diatas kapal;
- 3) Mengacau perlengkapan penting atau system kapal;
- 4) Akses atau pemakaian tanpa izin, termasuk penyelundupan;
- 5) Penyelundupan senjata atau perlengkapan termasuk senjata penghancur massal;
- 6) Menggunakan kapal membawa mereka yang berniat menciptakan insiden keamanan atau perlengkapannya;
- 7) Menggunakan kapal sebagai senjata atau cara untuk merusak atau menghancurkan;
- 8) Menyerang dari laut pada saat sandar atau let go jangkar (berlabuh) atau menyerang pada saat kapal berada di laut, dan;
- 9) Perompakan-perompakan bersenjata di pelabuhan atau di laut.

Informasi tentang ancaman potensial dan keamanan kapal ditilik dengan memperhitungkan dan menyertakan motivasi yang terindikasi seperti hal-hal dan informasi dibawah ini, harus didapatkan dan ditilik sebelum memulai SSA (penilaian keamanan kapal) sebagai berikut :

- 1) Denah umum kapal;
- 2) Lokasi area harus mempunyai akses terbatas (restricted area) seperti anjungan, ruang mesin dan station-station pengendali lainnya seperti diuraikan dalam SOLAS Chapter II-2 dan sebagainya;
- 3) Lokasi dan fungsi masing-masing titik akses ke kapal yang potensial;
- 4) Perubahan pasang surut yang bisa berdampak kerawanan terhadap keamanan kapal;
- 5) Lokasi dimana ditempatkan perbekalan dan perlengkapan pemeliharaan kapal dan lokasi dimana barang kiriman disimpan;
- 6) Perlengkapan darurat dan cadangan untuk memelihara pelayanan pokok;
- 7) Jumlah personil kapal, segala tugas keamanan dan praktek persyaratan pelatihan perusahaan yang berjalan;
- 8) Perlengkapan keamanan dan keselamatan yang ada untuk melindungi penumpang dan personil kapal;
- 9) Jalur evakuasi keluar dan pusat tempat berkumpul yang harus dipelihara untuk memastikan ketertiban dan keselamatan evakuasi darurat kapal;
- 10) Ikatan perjanjian yang terjalin dengan perusahaan swasta yang memberikan pelayanan di

- kapal, di pelabuhan dan di perairan hingga dewasa ini belum ada ikatan perjanjian;
- 11) Langkah-langkah dan prosedur keamanan yang efektif diberlakukan, termasuk inspeksi dan prosedur pengendalian, system identifikasi, perlengkapan siaga dan monitoring, dokumen identifikasi personil dan komunikasi, tanda berbahaya, penyerangan, pengendalian akses dan system keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan perlu ditingkatkan;
  - 12) Tim ISPS dalam perusahaan yang melaksanakan SSA dilatih sebagai CSO, *Marine technical superintendent, port captain dan operation manager*, selaku kelompok dengan pengalaman kerja yang memadai dimana mereka sanggup secara kolektif mengerjakan penilaian keamanan kapal dan memberikan bantuan yang ahli dalam hal-hal yang menyangkut:
    - a) Pengetahuan tentang ancaman keamanan yang berlangsung;
    - b) Pengenalan dan pendeteksian senjata, bahan dan alat berbahaya;
    - c) Pengenalan atas dasar non-diskriminasi ciri-ciri dari pola tingkah orang yang cenderung mengancam keamanan;
    - d) Teknis dan metoda yang dipakai untuk menilai dan mengatasi langkah-langkah keamanan;
    - e) Dampak peledak pada struktur kalap dan perlengkapan;
    - f) Keamanan kapal dan keamanan fisik;
    - g) System radio dan telekomunikasi termasuk system computer dan jaringan serta permesinan (marine engineering) dan;
    - h) Pengoperasian kapal dan pelabuhan (port and terminal operations).

#### **4.4 PENILAIAN DAN DOKUMENTASI KEAMANAN (*SECURITY ASSESSMENT DOCUMENTATION*)**

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

1. *Company Security Officer* (CSO) dan atau petugas yang ditunjuk oleh Company
2. *Recognized Security Organization* (RSO) yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut



Gambar 4.2. Penilaian Keamanan Kapal

Di dalam penilaian keamanan kapal harus mempertimbangkan dengan langkah dan panduan keamanan yang berlangsung, prosedur dan operasi yang berkelanjutan dalam kondisi rutin maupun darurat dan harus memutuskan panduan keamanan yang meliputi :

- 1) Area terbatas;
- 2) Prosedur respon terhadap kebakaran dan kondisi darurat lainnya;
- 3) Tingkat supervise personil kapal, penumpang, pengunjung, pemasok, teknisi perbaikan kapal, pekerja galangan dan lain-lain;
- 4) Frekuensi dan efektifitas patroli keamanan;
- 5) System pengendali akses, termasuk system identifikasi;
- 6) System komunikasi keamanan dan prosedur;
- 7) Pintu-pintu penghalang, penerangan keamanan dan;
- 8) System dan perlengkapan siaga keamanan bila ada.

## PERALATAN KEAMANAN ( *SAFETY EQUIPMENT* )

# 5

### Tujuan Instruksional Khusus

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang Peralatan Keamanan Kapal dalam Pendidikan dan Latihan Ship Security Officer (SSO) .*

Pada bab ini akan membahas mengenai system dan peralatan keamanan, batas penggunaan peralatan dan system keamanan, serta percobaan kalibrasi dan perawatan peralatan keamanan

### 5.1 Sistem Dan Peralatan Keamanan (*Security Equipment And Systems*)

*ISM Code* merupakan standard Sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman, menghindari risiko kecelakaan, dan untuk pencegahan pencemaran dilaut. kapal yang telah tersertifikasi dengan *ISM Code* tersebut sudah memiliki *Document of Compliance* (DOC) dan menerapkan sistem manajemen di kapal termasuk manajemen keamanan.

#### A. *Maritime Security (MARSEC) Level / Tingkat Keamanan*

##### 1. Tingkat Keamanan 1/ *Maritime Security Level 1*



Gambar 5.1 MARSEC 1

*Maritime Security (MARSEC) level 1* merupakan tingkat keamanan pada kapal atau pelabuhan yang beroperasi secara normal setia harinya. Level 1 ini memastikan bahwa petugas keamanan berjaga sesuai standar keamanan yang minimal 24/7. Dalam hal ini, siapa saja yang sudah naik ke kapal harus dicari. Frekuensi pencarian yang sama harus ditentukan dalam SSP. Pencarian tersebut harus dilakukan dalam koordinasi dengan fasilitas pelabuhan. Penting untuk mengingat dari sudut pandang hak asasi manusia dari individu

yang dicari dan pencarian seharusnya tidak melanggar martabat mereka. Langkah-langkah keamanan minimal selalu dipertahankan di atas kapal dan di pelabuhan.

- a. Kapal dan pelabuhan operasi menjalankan sesuai Ship Security Plan (SSP) dan Port Facility Security Plan (PFSP).
- b. Fasilitas pelabuhan memastikan untuk menjaga “No Access” area di bawah pengawasan di setiap saat.
- c. Pihak kapal dan fasilitas pelabuhan bekerja sama menjaga proses pemuatan dan pembongkaran muatan serta perbekalan, memastikan kontrol jalan masuk dan kriteria keamanan minimal lainnya.
- d. Pembatasan jalan masuk di kapal dipertahankan di setiap saat.

## 2. Tingkat Keamanan 2/ *Maritime Security Level 2*



Gambar 5.2 MARSEC 2

*Maritime Security* (MARSEC) *level 2*, tingkat keamanan yang lebih tinggi untuk jangka waktu selama risiko keamanan telah terindikasi oleh personil keamanan. Tindakan tambahan yang sesuai akan dilakukan pada tingkat keamanan ini. Pada tingkat ini, SSP harus menetapkan tindakan yang akan diterapkan untuk melindungi kapal terhadap risiko yang lebih tinggi. Kewaspadaan yang lebih tinggi dan kontrol yang lebih ketat sehubungan dengan keamanan kapal memainkan perannya.

- a. Menugaskan tambahan petugas untuk mengawasi jalan masuk.
- b. Menghalangi jalan masuk kapal di sisi laut.
- c. Menetapkan *restricted area* atau daerah terlarang di kapal sebelah darat.
- d. Meningkatkan frekuensi penjagaan dan memeriksa setiap orang yang akan naik atau yang turun.

- e. Mengawal semua pengunjung yang naik ke atas kapal.
  - f. Memberikan arahan keamanan kepada awak kapal sehubungan dengan perhatian terhadap *security level*.
  - g. Melaksanakan penjagaan secara menyeluruh atau sebagian saja di atas kapal.
3. Tingkat Keamanan 3/ *Maritime Security Level 3*



Gambar 5.3 MARSEC 3

*Maritime Security* (MARSEC) *level 3*, akan mencakup tindakan keamanan tambahan untuk sebuah insiden yang akan datang atau sudah terjadi yang harus dipertahankan untuk jangka waktu yang terbatas. Langkah-langkah keamanan harus dilakukan meskipun mungkin tidak ada target tertentu yang belum diidentifikasi. Sekali lagi, SSP harus dibatasi dan dengan penghubung yang kuat dengan fasilitas pelabuhan. Langkah-langkah berikut harus diberikan di atas kapal dengan:

- a. Membatasi jalan masuk menjadi satu jalan masuk, titik akses dipantau.
  - b. Memberikan akses yang ketat kepada pihak berwenang atau pihak yang mengatasi insiden keamanan.
  - c. Menunda proses embarkasi dan debarkasi penumpang ke dan dari kapal.
  - d. Menunda operasi pemuatan dan pembongkaran muatan, serta perbekalan kapal.
  - e. Jika dibutuhkan, melakukan evakuasi dari kapal.
  - f. Pengawasan yang lebih dekat terhadap pergerakan orang-orang di atas kapal.
  - g. Menyiapkan penjagaan di atas kapal secara seluruh atau sebagian.
- B. *Maritime Security* dalam beberapa kondisi
1. Jalan Masuk Kapal



Jalan masuk kapal meliputi tangga naik ke kapal (*gangway*), pintu masuk kendaraan (*ramp door*), pintu masuk ke kapal, jendela-jendela, tali-tali tambat (*mooring lines*), rantai jangkar, *crane*.



Gambar 5.4 Pengecekan di Jalan Masuk Kapal

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 1** diantaranya:

- a. Memeriksa identitas setiap orang yang akan naik ke kapal dan menanyakan kepentingannya, seperti dengan meneliti surat perintah, tiket penumpang dan lain-lain.
- b. Bekerja sama dengan petugas keamanan pelabuhan, menyediakan tempat khusus untuk melaksanakan pemeriksaan terhadap setiap orang, barang bawaan, kendaraan dan barang didalamnya.
- c. Bekerja sama dengan petugas keamanan pelabuhan untuk memastikan bahwa semua kendaraan yang akan masuk ke kapal harus diperiksa dengan teliti.
- d. Memisahkan orang-orang dan barang bawaannya yang telah diperiksa dengan yang belum diperiksa.
- e. Memisahkan penumpang yang naik dan turun dari kapal.
- f. Semua jalan masuk kapal harus diamankan, diidentifikasi dan dijaga, untuk mencegah orang yang tidak berkepentingan naik ke atas kapal.
- g. Mengunci akses menuju ruangan yang tidak dijaga.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 2** diantaranya:

- a. Menambah petugas keamanan, memeriksa setiap geladak/ *deck* saat keadaan sepi untuk mendeteksi adanya orang yang tidak berkepentingan.
- b. Mengurangi jumlah jalan masuk ke kapal.
- c. Mengawasi jalan masuk kapal pada sisi laut, bekerja sama dengan petugas pelabuhan.
- d. Menambah intensitas dan lebih jeli memeriksa orang, barang bawaan, dan kendaraan yang akan masuk atau dimuat ke kapal.



- e. Mengawal tamu yang berkunjung ke atas kapal.
- f. Lebih sering melakukan pengarahannya kepada seluruh awak kapal setiap kali teridentifikasi adanya ancaman dan menekan untuk menyampaikan laporan jika ada kecurigaan kepada seseorang, suatu obyek atau kegiatan serta meningkatkan kewaspadaan.
- g. Pemeriksaan kapal secara menyeluruh.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 3** diantaranya:

- 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 debarkasi dan embarkasi penumpang dari dan ke atas kapal.
  - d. Menunda kegiatan bongkar atau muat.
2. *Restricted Area* (Tempat Terlarang) di Kapal



Gambar 5.5 Pintu untuk *Restricted Area*

Tujuan pengawasan beberapa tempat di atas kapal yang berlabel *Restricted Area* adalah untuk mencegah masuknya orang yang tidak berkepentingan, melindungi para penumpang, awak kapal, dan petugas pelabuhan, serta agen yang naik ke atas kapal, melindungi tempat-tempat yang rawan terhadap ancaman, menjaga muatan dan perbekalan di atas kapal dari kerusakan dan gangguan dari pihak yang tidak bertanggungjawab.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 1** diantaranya:

- a. Penutupan jalan masuk.
- b. Menggunakan alat monitoring.
- c. Menggunakan regu pengamanan.

- d. Menggunakan alat deteksi otomatis untuk memberi informasi kepada awak kapal jika ada orang yang tidak berkepentingan masuk.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 2** diantaranya:

- a. Pemantauan secara berkelanjutan dengan peralatan.
- b. Menambah petugas jaga dan mengawasi *Restricted Area*.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 3** diantaranya:

- a. Menambahkan *Restricted Area*, di sekitar tempat terjadinya insiden atau ancaman serta menutup jalan masuknya.
  - b. Mengawasi *Restricted Area* adalah bagian dari pengawasan kapal secara menyeluruh.
3. Cargo Handling (Penanganan Muatan)

Dengan adanya pengamanan saat Cargo Handling adalah mencegah kerusakan dan mencegah masuknya muatan yang seharusnya tidak dimuat ke kapal. Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 1** diantaranya:

- a. Memeriksa muatan secara rutin, alat pengangkut muatan, ruang muat sebelum dimuat dan selama pemuatan.
- b. Pemeriksaan untuk menjamin bahwa muatan yang dimuat sesuai dengan dokumen.
- c. Bekerja sama dengan petugas pelabuhan memastikan bahwa kendaraan yang akan masuk ke dalam kapal ro-ro, kapal penumpang, maupun kapal pengangkut mobil.
- d. Memeriksa segel muatan untuk mencegah kerusakan muatan.

Pemeriksaan dilakukan secara visual maupun menggunakan *Scanner*, *Detector*, dan dengan bantuan anjing.



Gambar 5.6 *Metal Detector*

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 2** diantaranya:

- a. Memeriksa muatan, alat pengangkut, dan ruang muat dengan lebih ketat.

- b. Pemeriksaan dilaksanakan lebih intensif, untuk memastikan bahwa muatan yang dimuat adalah sesuai.
- c. Pemeriksaan dilaksanakan lebih intensif terhadap kendaraan yang akan masuk ke kapal ro-ro, kapal penumpang, kapal pengangkut mobil.
- d. Memeriksa segel muatan dengan teliti dan rutin untuk mencegah kerusakan muatan.

Pemeriksaan secara visual dan fisik lebih sering dan teliti, lebih sering menggunakan alat-alat pendeteksi juga menggunakan anjing, koordinasi untuk peningkatan langkah keamanan dengan pengirim barang dan pihak-pihak lain.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 3** diantaranya:

- a. Menunda pemuatan dan pembongkaran muatan.
- b. Meneliti barang-barang berbahaya yang ada di atas kapal.

#### 4. Penerimaan Perbekalan Kapal (Ship's Store)

Tujuan pengamanan penerimaan perbekalan kapal harus memeriksa barang-barang perbekalan/ *Ship's Store* beserta kemasannya, jangan sampai menerima barang tanpa diperiksa terlebih dahulu, mencegah kerusakan / pencurian, mencegah penerimaan perbekalan diluar pesanan.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 1** diantaranya:

- a. Melakukan pemeriksaan sebelum barang diterima dan sesuai dengan pesanan.
- b. Perbekalan yang telah diterima langsung diamankan.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 2** diantaranya meningkatkan langkah keamanan saat menerima perbekalan dengan memeriksa dan meneliti lebih ketat.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 3** diantaranya:

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

#### 5. Penanganan Barang Bawaan yang Tidak Dikawal

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, penting untuk bekerja sama dengan petugas keamanan pelabuhan, dan langkah-langkah harus dilakukan untuk

menjamin bahwa barang yang tidak dikawal benar-benar ditangani dengan ketat setelah diperiksa.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 1** dilaksanakan ketika menangani barang-barang bawaan yang tidak dikawal, untuk menjamin bahwa benar-benar telah diperiksa 100% termasuk menggunakan sinar-X jika diperlukan.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 2** ditingkatkan ketika menangani barang-barang bawaan yang tidak dikawal harus 100% menggunakan sinar-X untuk semua barang bawaan tersebut.

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 3** dapat dikoordinasikan dengan petugas pelabuhan, diantaranya:

- a. Memeriksa barang bawaan yang tidak dikawal lebih teliti dan ketat, dengan sinar-X dari 2 arah yang berbeda.
  - b. Persiapan menolak atau menunda barang bawaan yang tidak dikawal.
  - c. Penolakan untuk menerima barang bawaan yang tidak dikawal yang akan masuk ke kapal.
6. Pemantauan Kapal secara Menyeluruh

Crew kapal harus mampu memantau seluruh kapal termasuk tempat-tempat terlarang di kapal dan area disekitar kapal, pemantauan tersebut dengan penerangan/*lighting*, petugas jaga, petugas keamanan, dan ronda keliling, peralatan deteksi otomatis.



Gambar 5.7 *Private Security on board*

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 1** dengan kombinasi penerangan, petugas jaga, petugas keamanan (*Private Guard*), dan menggunakan peralatan deteksi lingkungan yang memungkinkan petugas keamanan kapal bisa melakukan pengamatan kapal secara menyeluruh. Seluruh dek dan semua jalan masuk harus diberi dengan penerangan, ketika pada waktu keadaan gelap atau pada waktu jarak tampak rendah, juga ketika berlabuh jangkar atau sandar di pelabuhan, 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 diantaranya:

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

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 2** diantaranya:

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

Langkah-langkah keamanan yang dilakukan saat **MARSEC Level 3** diantaranya:

- a. Menyalakan semua lampu penerangan kapal dan sekitarnya.
- b. Mengaktifkan semua peralatan monitor dan rekam disetiap kegiatan dan kejadian dikapal dan sekitarnya.
- c. Memaksimalkan waktu penggunaan peralatan *detector* dan terus merekam kejadian.
- d. Persiapan melakukan pemeriksaan badan kapal di bawah 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.



Gambar 5.8 Penyalaan *hydrant* untuk mencegah *boat* mendekat

## 5.2 Batas Penggunaan Peralatan Dan Sistem Keamanan (*Operational Limitations Of Security Equipment And Systems*)

**Security level 1:** berarti normal, tingkat di mana kapal atau fasilitas pelabuhan biasanya beroperasi. Tingkat keamanan 1 berarti langkah-langkah perlindungan keamanan minimum yang sesuai harus dipelihara setiap saat

**Security level 2:** berarti meningkat, tingkat keamanan 2 diterapkan selama ada peningkatan risiko terjadinya insiden keamanan. Tingkat keamanan 2 berarti tingkat dimana langkah-langkah perlindungan keamanan tambahan yang sesuai harus dipertahankan untuk jangka waktu sebagai akibat dari peningkatan risiko insiden keamanan

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

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

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

## 5.3 Percobaan Kalibrasi Dan Perawatan Peralatan Keamanan

Prosedur dan tindakan berdasarkan dengan pedoman yang dihasilkan oleh isps code dan solas 1974 yang diamandemen. Memastikan bahwa peralatan keamanan dan sistemnya (jika ada), dioperasikan dengan tepat, diuji, dan dikalibrasikan. Pengetahuan mengenai bermacam-macam tipe alat-alat keamanan dan sistemnya serta batas penggunaan, termasuk didalamnya dapat digunakan bila ada serangan pembajak dan perampokan bersenjata. tentang prosedur, petunjuk, dan arahan penggunaan *ship security*

*alert system* (ssas). Pengetahuan tentang metode untuk menguji, mengkalibrasi, dan menjaga system keamanan beserta peralatan, terutama saat di laut. Penilaian atas fakta yang ditemukan dari diklat atau pengujian yang disetujui

Telekomunikasi system keselamatan dan keamanan kapal yang salah satunya EPIRB haruslah ada di kapal, instalasi lepas pantai juga untuk EPIRB jika di operasikan secara otomatis ke satelit sebagai panggilan darurat dan dari sinilah pusat Operasi SAR dimulai. Pada hal ini EPIRB memiliki kemampuan untuk mencari posisi dengan pencari arah radio (sinyal) dan karenanya merupakan bantuan besar dalam tahap akhir pencarian. SART merupakan perangkat pasif yang sampai diaktifkan atau memiliki pancaran yang diterima oleh Radar, tergantung di daerah mana mereka bernavigasi dan transponder SAR harus diadakan di bawah system bahaya dan keselamatan maritime global IMO (International Maritime Organization) atau SOLAS.

## RENCANA KEAMANAN KAPAL ( *SHIP SECURITY PLAN* )

# 6

### Tujuan Instruksional Khusus

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang Rencana Keamanan Kapal dalam Pendidikan dan Latihan Ship Security Officer (SSO) .*

Pada bab ini akan membahas mengenai tujuan dari rencana keamanan kapal, isi dari rencana keamanan kapal, bagian rahasia, implementasi dari rencana keamanan serta perawatan dan perubahan terhadap perencanaan keamanan.



Gambar 6.1. Pembuatan Rencana Keamanan Kapal

### 6.1 TUJUAN DARI RENCANA KEAMANAN KAPAL (*PURPOSE OF THE SHIP SECURITY PLAN*)

Rencana Keamanan Kapal ( *Ship Security Plan* ) merupakan buku panduan yang berisikan langkah-langkah keamanan yang harus dilakukan untuk mendeteksi dan mencegah ancaman terhadap kapal, muatan, penumpang, dan awak kapal. Jadi semua hal harus direncanakan baik-baik sebelumnya tujuannya untuk menghindari adanya bahaya di dalam keamanan yang diantaranya terdapat di dalam rencana keamanan kapal ( *ship security plan* ) yaitu :

- a. Penanganan pemuatan
- b. Penanganan perbekalan kapal
- c. Penanganan barang kiriman
- d. Pencegahan masuknya yang tidak berwenang ke *port facility*



## 6.2 ISI DARI RENCANA KEAMANAN KAPAL (*CONTENS OF THE SHIP SECURITY PLAN*)

Rencana Keamanan Kapal berisikan prosedur dan identifikasi pengamanan baik secara fisik ataupun operasional, bertujuan untuk mencegah masuknya barang terlarang untuk mengganggu manusia, harta benda dan operasional PF melalui muatan, store kapal maupun barang kiriman. Rancangan keamanan kapal merupakan rencana keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan langkah-langkah keamanan diatas kapal yang dirancang dapat diterapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal dari resiko suatu gangguan keamanan. Elemen-elemen yang menjadi substansi dari rancangan keamanan kapal sebagaimana dimaksud dalam ISPS Code Part A.9 dan Part B.9. Dimana rancangan keamanan kapal (SSP) tersebut dilaksanakan oleh:

1. *Company Security Officer* (CSO) dan atau petugas yang ditunjuk oleh Company
2. *Recognized Security Organization* (RSO)

yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut

### A. Penanganan Pemuatan

#### Tindakan Pengamanan Level 1

- Pemeriksaan Rutin muatan sebelum dan selama operasi
- Periksa muatan pada saat masuk dan sesuai dengan dokumen.
- Periksa alat angkut (kendaraan)
- Periksa segel dan pengikat lainnya pada saat masuk dan selama penyimpanan di gudang

#### Tindakan Pengamanan Level 2

- Tingkatkan detail pemeriksaan kargo sebelum dan selama operasi.
- Tingkatkan pemeriksaan muatan agar sesuai dokumen
- Tingkatkan pemeriksaan kendaraan
- Tingkatkan selang waktu pemeriksaaan segel

#### Tindakan Pengamanan Level 3

- Sesuai instruksi PSO dan koordinasi dengan SSO dan CSO
- Hentikan pergerakan dan operasi muatan
- Periksa barang berbahaya yang masuk PF

**B. Penanganan Perbekalan Kapal****Tindakan Pengamanan Level 1**

- Periksa perbekalan kapal
- Periksa DO, pengemudi dan kendaraan
- Periksa kendaraan pengantar

**Tindakan Pengamanan Level 2**

- Pemeriksaan lebih detail
- Pemeriksaan lebih detail kendaraan pengantar
- Koordinasi dengan kapal untuk mencocokkan DO
- Pengawasan kendaraan pengantar di dalam PF

**Tindakan Pengamanan Level 3**

- Tingkatkan selang waktu dan detail pemeriksaan kendaraan pengantar.
- Tingkatkan Penggunaan scanning atau peralatan deteksi.
- Larangan atau hentikan kendaraan masuk atau keluar PF

**C. Penanganan Barang Kiriman****Tindakan Pengamanan Level 1**

- Screen dan periksa 100% dari barang kiriman

**Tindakan Pengamanan Level 2**

- Penggunaan X-Ray dan periksa 100% barang kiriman

**Tindakan Pengamanan Level 3**

- Penggunaan X-Ray minimal dari 2 sudut .
- Larang atau hentikan penanganan barang kiriman
- Tolak masuk barang kiriman

**D. Pencegahan Masuknya Yang Tidak Berwenang Ke Port Facility**

Prosedur dan identifikasi pengamanan fisik dan operasional, mencegah akses masuk ke PF melalui akses darat dan perairan.

**Tindakan pengamanan level 1**

- Akses ke PF dan RA harus dikendalikan atau diawasi.

- Penggunaan penghalang dan pagar di luar RA atau penggunaan akses elektronik system.
- Periksa ID card semua orang yang mau masuk ke PF dan RA.
  - Contoh : Instruksi bersama atau agen mendarat dan agen kerja
- Periksa kendaraan yang mau masuk PF .
  - Contoh ; Label masuk dan ID-card pengemudi
- Verifikasi ID pekerja PF dan kendaraannya.
  - Contoh : Pekerja PF dengan kode akses area
- Tolak masuk orang yang tidak dapat menunjukan ID.
- Melakukan pemeriksaan acak terhadap orang-orang, barang bawaan dan kendaraan.
- Akses masuk yang tidak digunakan secara terus menerus harus ditutup permanen dan dikunci.

#### Tindakan pengamanan level 2

- Penambahan petugas untuk menjaga akses dan patroli pagar pengamanan
- Kurangi jumlah akses ke PF
- Contoh : Akses yang tertutup dikunci dan dimonitor dengan CCTV.
- Buat pagar pengamanan tambahan untuk memperkecil ruang gerak.
- Tingkatkan pemeriksaan orang, barang bawaan dan kendaraan
- Penolakan masuk
- Koordinasi dengan petugas diperaian atau patroli menggunakan kapal untuk meningkatkan pengamanan perairan

#### Tindakan pengamanan level 3

- Tutup seluruhnya atau sebagian akses ke PF
- Ijin masuk hanya diberikan kepada orang yang akan menangani kejadian
- Hentikan pergerakan kendaraan di PF
- Hentikan operasi
- Evaluasi PF

### 63 BAGIAN RAHASIA (*CONFIDENTIALLY ISSUES*)

Di atas kapal terdapat suatu cara untuk mengatasi kejahatan criminal atau tindakan keamanan yang hanya diketahui oleh Nahkoda saja apabila terjadi suatu hal yang tidak diinginkan seperti halnya perompakan. Alat ini nantinya yang akan memancarkan sinyal tanda

bahaya, dimana SSAS terdapat di ruang lingkup Nahkoda saja, jadi tidak semua crew mengetahui hal ini guna memastikan keadaan aman kepada perusahaan.

#### **64 IMPLEMENTASI DARI RENCANA KEAMANAN KAPAL (IMPLEMENTATION OF THE SHIP SECURITY PLAN)**

Implementasi dari Rencana Keamanan Kapal diantaranya dilakukan pemasangan alat-alat penunjang keamanan untuk pengawasan (*monitoring*), untuk latihan (*Emergency Piracy Drill on Board*) dan juga untuk penanganan jika terjadi di dalam suatu hal yang tidak diinginkan. Jadi suatu saat nantinya jika keadaan yang demikian terjadi semua crew sudah siap dan bisa mengantisipasi terlebihnya, guna menunjang keamanan dan keselamatan pelayaran.

#### **65 PERAWATAN DAN PERUBAHAN TERHADAP PERENCANAAN KEAMANAN (MAINTENANCE AND MODIFICATION OF THE SHIP SECURITY PLAN)**

Perubahan terhadap perencanaan harus disesuaikan dengan kondisi yang sedang berlangsung terkait dari pada security level, apabila tindakan yang mulanya biasa menjadi waspada semua peralatan keamanan dan tindakan penjagaan harus dilakukan lebih waspada, dan perlu pengkoordinasian diantara pihak kapal dengan pihak pelabuhan apabila sedang melakukan bongkar muat di suatu pelabuhan.

## IDENTIFIKASI ANCAMAN, PENGAKUAN & RESPON ( *THREAT IDENTIFICATION, RECOGNITION AND RESPONSES* )

# 7

### **Tujuan Instruksional Khusus**

*Bab ini akan membantu anda :* Memahami tentang Identifikasi Ancaman, Pengakuan dan Respon Ketika menghadapi suatu masalah

Pada bab ini akan membahas mengenai pengenalan dan pendeteksian senjata dan zat berbahaya serta alat lainnya, metode menggeledah dan inspeksi yang tidak mengganggu, menjalankan mengkoordinasikan pencairan, penggeledahan dengan cara yang tidak diskriminatif terhadap orang yang berpotensi mengganggu keamanan, Teknik yang dipergunakan untuk mengelabui penjagaan keamanan, Teknik pengendalian dan pengawasan massa.



Gambar 7.1. Koordinasi yang dilakukan oleh Nahkoda

### **7.1 PENGENALAN DAN PENDETEKSIAN SENJATA DAN ZAT BERBAHAYA SERTA ALAT LAINNYA (*RECOGNIZED AND DETECTION OF WEAPONS, DANGEROUS SUBSTANCES AND DEVICES*)**

Di dalam mengidentifikasi suatu ancaman keamanan tentunya kita harus mengetahui berbagai hal terkait senjata dan zat berbahaya ataupun alat lainnya, untuk mengamankan dan untuk menghindari diri kita dari segala bentuk serangan nanti, dan meskipun begitu kita hendaknya harus selalu waspada di dalam menanganinya. Berbagai macam-macam senjata dan zat berbahaya diantaranya sebagai berikut :

1. Pistol berpeluru (senjata api)
2. Pisau tajam
3. Obat bius
4. Bomb
5. RPG
6. Zat berbahaya

Di dalam mendeteksi adanya ancaman keamanan di atas kapal, untuk menangani bilamana musuh menggunakan senjata dan zat berbahaya tersebut kita harus berhati-hati. Dan sebisa mungkin bagaimana hal buruk tidak akan terjadi supaya dilakukan sidak penggeledahan yang sesuai dengan ketentuannya.

## **7.2 METODE MENGELEDAR DAN INSPEKSI YANG TIDAK MENGGANGGU (METHODS OF PHYSICAL SEARCHES AND NON-INTRUSIVE INSPECTIONS)**

Ini semakin dipertimbangkan sebagai alternatif untuk Inspeksi Visual Internal sebagai bagian dari manajemen integritas peralatan tekanan. Manfaat signifikan dan termasuk yang berikut ini.

1. Berkurangnya kerugian produksi terkait dengan penutupan
2. Berkurangnya persyaratan tenaga kerja - ini dapat menyebabkan -Berkurangnya biaya penutupan dan waktu penutupan yang lebih pendek secara keseluruhan karena kapasitas yang lebih besar tersedia untuk tugas-tugas lain
3. Penghapusan bahaya yang terkait dengan masuknya manusia ke kapal
4. Penghapusan kebutuhan untuk membersihkan kapal secara internal

Diakui secara luas bahwa hal ini berbeda sehingga diperlukan pendekatan yang berbeda untuk perencanaan. Sebagai contoh, sementara memiliki kemampuan untuk mendeteksi berbagai jenis cacat yang berbeda tanpa pengetahuan khusus tentang apa yang diharapkan, kemampuan NII (*NON-INTRUSIVE INSPECTIONS*) sangat didorong oleh teknik. Oleh karena itu pengetahuan di muka tentang degradasi apa yang mungkin terjadi mengambil tambahan signifikan ketika merencanakan inspeksi oleh NII. Ini juga berarti bahwa NII yang berhasil juga sangat tergantung pada pengetahuan tentang kemampuan dan keterbatasan teknik inspeksi yang tersedia sehingga yang paling sesuai dipilih. Definisi persyaratan inspeksi juga terkait erat dengan cacat apa yang menjadi perhatian dan apa yang merupakan ancaman bagi integritas. Kami menawarkan pendekatan multi-disiplin untuk NII,

menggabungkan keterampilan dan pengetahuan dalam rekayasa korosi, teknologi inspeksi dan integritas mekanik.



Gambar 7.2 Inspeksi di atas kapal

### **7.3 MENJALANKAN DAN MENGKOORDINASIKAN PENCARIAN (IMPLEMENTING AND COORDINATING SEARCHES)**

Pencarian tidak hanya dijalankan, tetapi setelah itu harus dilakukan dengan adanya monitor terhadap pelaksanaan tersebut dengan tujuan terciptanya tujuan yang baik dengan bekerja sama terhadap seluruh kru kapal

### **7.4 PENGGELEDAHAN DENGAN CARA YANG TIDAK DISKRIMINATIF TERHADAP ORANG YANG BERPOTENSI MENGGANGGU KEAMANAN (RECOGNITION ON A NON-DISCRIMINATORY BASIS, OF PERSONS POSING INTERNAL RISKS )**

Tujuan jinni adalah nmenggambarkan karakteristik umum dan pola perilaku orang- orang yang mungkin untuk melakukan pelanggaran pidana di atas kapal penumpang menyatakan pentingnya pengamatan dalam mengenali orang-orang semacam itu. Teknik yang digunakan untuk menghindari langkah-langkah keamanan -menjelaskan teknik yang dapat digunakan untuk menghindari tindakan keamanan Manajemen keramaian dan teknik kontrol

1. menjelaskan psikologi dasar kerumunan di atas kapal pesiar
2. menyatakan metode, tujuan dan pentingnya pendidikan keamanan dan keselamatan dan kesadaran untuk:

¾ Penumpang

¾ Anggota kru

- .3 membahas langkah-langkah untuk mempublikasikan pencegahan kejahatan
- .4 mencatat tindakan pencegahan untuk penumpang dan anggota kru
- .5 menyatakan pentingnya memiliki rencana darurat untuk keamanan dan keselamatan CVSSA pelanggaran dan pelanggaran

## **7.5 TEKNIK YANG DIPERGUNAKAN UNTUK MENGELABUI PENJAGAAN KEAMANAN (*TECHNIQUES USED TO CIRCUMVENT SECURITY MEASURES*)**

Buka mata Anda untuk kesalahan kecil yang dilakukan orang. Sebuah pintu dibiarkan terbuka. Kunci dilupakan di atas meja. Sebuah workstation ditinggalkan tanpa pengawasan. Semua itu dapat digunakan untuk mendapatkan akses yang tidak sah, jika Anda siap untuk segera menindaklanjutinya. Gunakan rekayasa sosial. Ketika dilakukan dengan benar, itu bisa memberi Anda informasi berharga yang sulit diperoleh dengan cara lain, dan bahkan mungkin akses ke tempat yang seharusnya tidak Anda temui. Gunakan kekuatan untuk mengekstraksi informasi, atau untuk mendapatkan akses ke fasilitas.

## **7.6 TEKNIK PENGENDALIAN DAN PENGAWASAN MASSA (*CROWD MANAGEMENT AND CONTROL TECHNIQUES*)**

Di dalam mengendalikan dan mengawasi massa haruslah dilakukan dengan cara yang baik, yaitu dengan tidak mengganggu kenyamanan dari suatu pada aksi agar tidak menimbulkan keributan. Dan dalam hal ini yang perlu dilakukan oleh SSO yaitu melakukannya dengan fokus, cermat dan tepat.



## PENERAPAN SISTEM KEAMANAN KAPAL ( *SHIP SECURITY ACTIONS* )

# 8

### Tujuan Instruksional Khusus

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang Penerapan Sistem Keamanan Kapal (Ship Security Actions).*

Pada bab ini akan membahas mengenai penerapan system dalam berbagai level keamanan, menjaga keamanan hubungan kapal – pelabuhan, penggunaan surat deklarasi keamanan, melaporkan insiden keamanan, penerapan prosedur keamanan.



Gambar 8.1. Penerapan dalam system keamanan

### 81 PENERAPAN SISTEM DALAM BERBAGAI JENIS LEVEL KEAMANAN (*ACTIONS REQUIRED BY DIFFERENT SECURITY LEVELS*)

Penerapan system dalam berbagai jenis level keamanan, diantaranya terbagi atas 3 klasifikasi seperti berikut :

- Tingkat 1, tingkat normal. Suatu tingkatan dimana kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi secara normal.
- Tingkat 2, tingkat lebih tinggi. Suatu tingkatan keamanan yang diterapkan dengan adanya resiko lebih tinggi terjadinya insiden keamanan.
- Tingkat 3, tingkatan paling tinggi. Suatu tingkatan ditempatkan pada suatu periode waktu tertentu selama insiden keamanan mungkin atau segera terjadi.

## 82 MENJAGA KEAMANAN HUBUNGAN KAPAL – PELABUHAN (*MAINTAINING SECURITY OF THE SHIP / PORT INTERFACE*)

Di dalam menjaga keamanan hubungan antara kapal dan pelabuhan diperlukan kerja sama dan komunikasi yang baik. Yang berdasarkan PFSA, Adpel/Kanpel membuat PFSP yang meliputi :

1. Tindakan yang dirancang untuk mencegah senjata, unsur berbahaya dan alat-alat yang dimaksudkan untuk digunakan melawan orang- orang, kapal atau pelabuhan dan kereta yang tidak diperbolehkan berada diatas kapal;
2. Tindakan yang dirancang untuk mencegah akses tidak resmi ke fasilitas pelabuhan, ke kapal yang ditambatkan di fasilitas, dan ke area fasilitas yang terbatas.
3. Prosedur untuk merespon ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan, termasuk ketentuan untuk memelihara operasi kritis fasilitas pelabuhan atau hubungan kapal/pelabuhan;
4. Prosedur untuk merespon instruksi keamanan apapun yang mungkin disampaikan oleh negara-negara peserta pada tingkat siaga 3, didalam wilayah fasilitas pelabuhan tersebut berada;
5. Prosedur untuk evakuasi dalam hal ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan;
6. Tugas-tugas personil fasilitas pelabuhan yang ditunjuk bertanggung jawab masalah keamanan dan tentang personil fasilitas lainnya pada aspek keamanan;
7. Prosedsur untuk hubungan dengan aktivitas keamanan kapal;
8. Prosedur untuk tinjauan ulang periodik dari perencanaan dan pembaharuan.
9. Prosedur untuk melaporkan insiden keamanan;
10. Identifikasi petugas keamanan fasilitas pelabuhan termasuk nomor yang dapat dihubungi 24 jam;
11. Tindakan untuk memastikan keamanan informasi yang terdapat dalam perencanaan;
12. Tindakan yang dirancang untuk memastikan keamanan muatan dan peralatan penanganan muatan yang efektif di dalam fasilitas pelabuhan.
13. Prosedur untuk auditing perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan;
14. Prosedur untuk merespon jika sistem siaga keamanan kapal dari suatu kapal di fasilitas pelabuhan telah diaktifkan; dan
15. Prosedur untuk memudahkan kunjungan ke darat untuk personil kapal atau perubahan personil kapal, seperti halnya akses pengunjung ke kapal yang mencakup perwakilan kesejahteraan para pelaut dan organisasi buruh.

### 83 PENGGUNAAN SURAT DEKLARASI KEAMANAN (*USAGE OF THE DECLARATION OF SECURITY*)

Pemberlakuan pernyataan keamanan atau Declaration of Security (DoS) dapat dilaksanakan karena ketentuan dibawah ini:

#### 1. Permintaan oleh Pihak Pelabuhan

Dasar pemberlakuan DoS dapat dilaksanakan, jika salah satu dari kondisi-kondisi yang disyaratkan dalam Bagian A. 5.2 telah menimpa/ terjadi pada pelabuhan. Nakhoda/ SSO/ CSO menyampaikan permintaan pemberlakuan DoS kepada pihak yang berwenang di pelabuhan tujuan melalui prosedur dan kontak point yang tertuang dalam SSP.



Gambar 8.2. Surat Deklarasi Keamanan

#### 2. Pemberitahuan oleh Pihak Fasilitas Pelabuhan Dasar pemberitahuan DoS dapat dilaksanakan, jika:

- a. Adanya aktifitas bongkar/muat barang-barang yang berbahaya atau bahan kimia berbahaya
- b. Diterimanya informasi / ancaman / gangguan keamanan yang dapat membahayakan atau mengganggu aktifitas di fasilitas pelabuhan

PFSO menyampaikan permintaan pemberlakuan DoS kepada pihak yang berwenang di pelabuhan melalui prosedur dan kontak point yang tertuang dalam PFSP. Pihak-pihak yang berwenang untuk memulai dan mengakhiri DoS adalah:

1. Nakhoda atau SSO yang mewakili kapal
2. PFSO mewakili fasilitas pelabuhan
3. Petugas Keamanan Pelabuhan atau *Port Security Officer* (PSO) mewakili Komite Keamanan Pelabuhan

Pemberlakuan DoS harus diikuti dengan peningkatan langkah-langkah keamanan dan prosedur sebagaimana yang tertuang dalam Rancangan Keamanan (SSP dan PFSP) dari masing-masing pihak yang bersetuju

### ***Company Security Organization***

1. Diagram yang mempertunjukkan Organisasi keamanan perusahaan
2. Ini akan bervariasi tergantung dari jumlah CSO dan SSO yang ada di perusahaan
3. Ini harus mencerminkan struktur manajemen dari perusahaan
  - a. Didarat - Organisasi keamanan perusahaan didarat
  - b. Hubungan - Bagaimana mengatur hubungan keamanan kapal / darat
  - c. Dikapal - Organisasi keamanan perusahaan dikapal

### ***Ship's current employment***

1. *Owners / Company*  
Informasi ini harus ada dalam Continuous Synopsis Record sesuai aturan Solas XI-1/5
2. *Charter Details*  
Siapa yang menanda tangani tiap-tiap perjanjian carter yang ada hubungannya dengan kapal. Detail informasi tidak perlu dibawa dikapal, hanya dimana detail ini tersedia
3. *Trade Pattern*  
Apakah kapal dalam route yang tetap / tramping
4. *Cargo*  
Jenis muatan yang diangkut  
Asosiasi yang berhubungan dengan muatan (*Security record for previous ship/port facility and ship/ship interface*)
  - a. Minimum memperhatikan 10 persyaratan negara bendera, dokumen DoS sebelumnya
  - b. Ini tidak tersedia bila untuk pertama kali assessment
  - c. Ini akan tersedia bila periodik review SSA dan SSP
    - 1) *Security Drills*
    - 2) *Security Exercises*
    - 3) *Security Training*
    - 4) *Audits ( internal and external )*
5. *Previous assessment and proposed amendments*
6. *Approved amendments*  
Hanya dapat digunakan untuk penilaian dan tinjauan ulang berikut

### 7. *Security Report ( incidents and reports )*

Mungkin hanya dapat digunakan untuk penilaian dan tinjauan ulang berikut Masukan *Company's proforma* dari DoS data sama dapat diambil dari hasil SSA dan *On-scene security survey*

## 84 MELAPORKAN INSIDEN KEAMANAN (*REPORTING SECURITY INCIDENTS*)

Untuk prosedur pelaporan apabila terjadi insiden atau gangguan keamanan, beberapa diantaranya bisa dilakukan sebagai berikut :

- Prosedur bagaimana PFSO melakukan pelaporan kepada pejabat pemerintah dan pencatatan kejadian yang mengancam keamanan PF.
- Pelaporan kejadian yang ditemukan petugas.
- Pencatatan kejadian oleh PFSO.
- Pelaporan kejadian oleh PFSO ke PSO.
- Pelaporan kejadian oleh PSO ke Pemerintah.

Dalam pelaporan kejadian sebaiknya harus runtut dari berbagai pihak terkait, karena diantaranya di dalam olah kejadian dan penanganan mengatasi masalah keamanan tersebut menjadi sesuai dengan prosedur yang ada. Dan beberapa kejadian pelaporan seperti ini apa yang akan disampaikan haruslah secara cepat, tepat dan mendetail bagaimana proses yang terjadi serta runtutannya, agar pihak terkait faham betul dengan masalah yang ada sehingga informasi tersebut menjadi nyata.



Gambar 8.3. Petugas jaga yang melaporkan insiden keamanan

## 85 PENERAPAN PROSEDUR KEAMANAN (*IMPLEMENTATIONS OF SECURITY PROCEDURES*)

Di dalam penerapan prosedur keamanan beberapa diantaranya yang harus dilakukan dalam langkah keamanannya sebagai berikut : Pelatihan PFSO, Pelatihan petugas keamanan, Pelatihan petugas lainnya

### **Jadwal Drill & Exercises**

#### Tindakan Pengamanan Level 1

Brifing Keamanan kepada petugas keamanan

#### Tindakan Pengamanan Level 2

Meningkatkan Brifing Keamanan kepada semua petugas tentang peningkatan ancaman.

#### Tindakan Pengamanan Level 3

*Briefing* keamanan kepada seluruh petugas sesuai instruksi PSO.

## KESIAPAN DARURAT, DRILLS & LATIHAN ( *EMERGENCY PREPAREDNESS, DRILLS, & EXERCISES* )

# 9

### Tujuan Instruksional Khusus

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang Kesiapan darurat, drills dan latihan*

Pada bab ini akan membahas mengenai perencanaan kontingensi, latihan dan pelatihan keamanan, penilaian latihan dan pelatihan keamanan

### 9.1 PERENCANAAN KONTINGENSI (*CONTINGENCY PLANNING*)

Di dalam suatu perencanaan kontingensi haruslah akurat dan tepat, sesuai yang terdapat di dalam Ship Security Plan (SSP). Semua personil harus siap menggunakan segala peralatan keamanan yang sesuai dengan ketentuan. Melalui hal inilah nantinya kesiapan dari para crew kapal akan diuji, dan bagaimana agar bisa memaksimalkan yaitu dengan merencanakan kontingen menjadi per bagian sesuai *jobdesk* yang telah ditetapkan.



Gambar 9.1. Perencanaan dalam pelatihan keamanan

### 9.2 LATIHAN DAN PELATIHAN KEAMANAN (*SECURITY DRILLS AND EXERCISES*)

#### A. Latihan

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

1. Pelatihan (*Training*) dilaksanakan oleh CSO dan SSO untuk seluruh Crew
2. Praktek Latihan (*Drill*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 3



(tiga) bulan

3. Pelaksanaan latihan (*Exercise*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 18 (delapan belas) bulan. Pihak pihak yang bertanggung jawab dan terlibat langsung dalam pelaksanaan *Exercise* adalah CSO dan pihak-pihak terkait jika dipandang perlu



Gambar 9.2. Pelaksanaan Latihan

#### B. Pelatihan

ISPS Code mewajibkan para perwira keamanan perusahaan dan perwira perusahaan di darat serta perwira keamanan kapal harus mempunyai pengetahuan dan mendapatkan pelatihan sepantasnya untuk hal-hal sebagai berikut :

1. Administrasi keamanan;
2. Konvensi – konvensi, koda dan rekomendasi international yang relevan;
3. Peraturan perundang-undangan pemerintah yang terkait;
4. Tanggung jawab dan fungsi organisasi keamanan lainnya;
5. Metoda penilaian keamanan kapal;
6. Metoda inspeksi dan survey keamanan kapal;
7. Pengoperasian kapal dan pelabuhan serta kondisi;
8. Pedoman keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan;
9. Kesiagaan keadaan darurat dan respon, dan rancangan cadangan;





Gambar 9.3. Pelatihan *Emergency Drill*

10. Teknik – Teknik pengajaran untuk pelatihan dan pendidikan keamanan meliputi pedoman dan prosedur keamanan;
11. Penanganan informasi keamanan dan komunikasi yang sensitive;
12. Pengetahuan tentang ancaman dan pola keamanan yang berlaku saat ini;
13. Pengenalan dan pendeteksian senjata, bahan dan unsur berbahaya;
14. Pengetahuan atas dasar non-diskriminasi, ciri-ciri dan pola tingkah orang yang cenderung mengancam keamanan;
15. Teknik-teknik yang dipergunakan untuk mengatasi langkah-langkah keamanan.
16. System dan perlengkapan keamanan serta keterbatasan operasionalnya;
17. Metode melaksanakan audit, inspeksi, pengawasan/control dan pemantauan;
18. Metode penggeledahan fisik dan inspeksi yang tidak mengganggu;
19. Berlatih dan latihan keamanan, meliputi latihan dan berlatih dengan fasilitas pelabuhan, dan penilaian latihan dan berlatih keamanan.

Sebagai perbekalan perwira keamanan kapal harus juga mempunyai pengetahuan yang memadai dan mendapatkan pelatihan yang perlu dalam beberapa hal sebagai berikut :

1. Tata ruang/denah kapal;
2. Rancangan keamanan kapal dan prosedur terkait (termasuk pelatihan yang berdasarkan scenario tentang cara-cara penanganan);
3. Manajemen menghadapi kerusakan dan Teknik pengendaliannya;
4. Operasi system peralatan keamanan dan;
5. Pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan system keamanan di laut;

Personil yang mempunyai tugas khusus keamanan, harus mempunyai pengetahuan memadai dan kemampuan untuk melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan, meliputi :

1. Pengetahuan tentang pola dan ancaman keamanan saat itu;
2. Pengenalan dan pendeteksian persenjataan, zat-zat yang membahayakan dan alat berbahaya;
3. Pengenalan ciri-ciri dan pola tingkah orang yang cenderung mengancam / membahayakan keamanan;
4. Taktik yang digunakan untuk mengatasi langkah-langkah keamanan;
5. Manajemen mengatasi kerusakan dan Teknik pengendaliannya;
6. Komunikasi yang berkaitan dengan keamanan;
7. Pengetahuan prosedur darurat dan rancangan penanganan keadaan darurat;
8. Pengoperasian peralatan dan system keamanan;
9. Pengujian kalibrasi dan pemeliharaan peralatan dan system keamanan di laut;
10. Teknik-teknik pemeriksaan, pengawasan dan pemantauan;
11. Metoda penggeledahan fisik terhadap manusia, barang pribadi, bagasi, barang muatan dan barang persediaan keperluan kapal.

Semua personil kapal lainnya harus mempunyai pengetahuan dan kemampuan dan mengenal dengan baik mengenai ketentuan-ketentuan rancangan keamanan kapal yang relevan meliputi :

1. Arti dan persyaratan yang diakibatkan tingkat siaga keamanan yang berbeda;
2. Pengetahuan tentang prosedur darurat dan rancangan cadangan;
3. Pengendalian dan pendeteksian senjata dan zat-zat yang membahayakan dan alat berbahaya;
4. Pengetahuan dengan dasar non-diskriminasi ciri dan pola dan tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan dan;
5. Teknik yang dipergunakan untuk mengatasi langkah-langkah keamanan.

### C. Latihan dan Uji Coba

Sasaran latihan dan uji coba merupakan salah satu cara untuk membentuk ABK yang terampil untuk menangani seluruh tugas keamanan pada seluruh tingkat keamanan dan untuk mengidentifikasi kekurangan keamanan yang harus diperbaiki.



Gambar 9.4. Pelatihan Keadaan darurat dengan berkumpul di Muster Station

Implementasi yang efektif dari ketentuan-ketentuan keamanan kapal, latihan harus dilaksanakan setidaknya satu kali setiap tiga bulan. Disamping itu apabila 25% ABK diganti sekaligus oleh ABK yang belum pernah berlatih pada kapal tersebut pada tiga bulan terakhir maka pelatihan harus diberikan satu minggu setelah penggantian ABK. Latihan ini harus menguji unsur-unsur rancangan keamanan kapal tersebut satu persatu sebagaimana ancaman-ancaman keamanan yang ditunjukkan pada butir 8.9.

Berbagai jenis latihan gabungan yang diikuti oleh para perwira keamanan perusahaan, perwira keamanan fasilitas pelabuhan, pihak berwenang dari negara-negara anggota dan perwira keamanan kapal harus dilaksanakan satu tahun sekali. Dalam jangka waktu antara satu dan latihanlain sebanyak 18 bulan, dimana latihan ini harus mengasah terkait komunikasi, koordinasi, kesediaan sumber daya dan cara penanggulangan. Latihan ini dapat berupa :

- 1) Secara keseluruhan atau latihan dalam medan sesungguhnya;
- 2) Seminar;
- 3) Digabungkan dengan uji coba pelatihan lain sebagai pelatihan uji coba SAR atau penanganan keadaan darurat.

### 9.3 PENILAIAN LATIHAN DAN PELATIHAN KEAMANAN (*ASSESSMENT OF SECURITY DRILLS AND EXERCISES*)



Gambar 9.5. Penilaian Latihan Keamanan yang telah dilakukan

Di dalam penilaian latihan dan pelatihan keamanannya yang harus difahami diantaranya yaitu

- SSO / PFSO harus melakukan evaluasi penilaian efektifitas pelaksanaan drill dan exercise
- Menjamin semua kesalahan atau kekurangan telah diidentifikasi dan diperbaiki
- Semua personil yang terlibat memberikan komentar dari efektifitas pelaksanaan drill kepada SSO / PFSO
- Hasil pelaksanaan drill & exercise dikomunikasikan dan dilaporkan kepada CSO untuk kapal yang bersangkutan di dalamnya.
- CSO melakukan evaluasi laporan tsb untuk menjamin semua personil diatas kapal dan di darat memahami tanggung jawabnya dalam hal keamanan

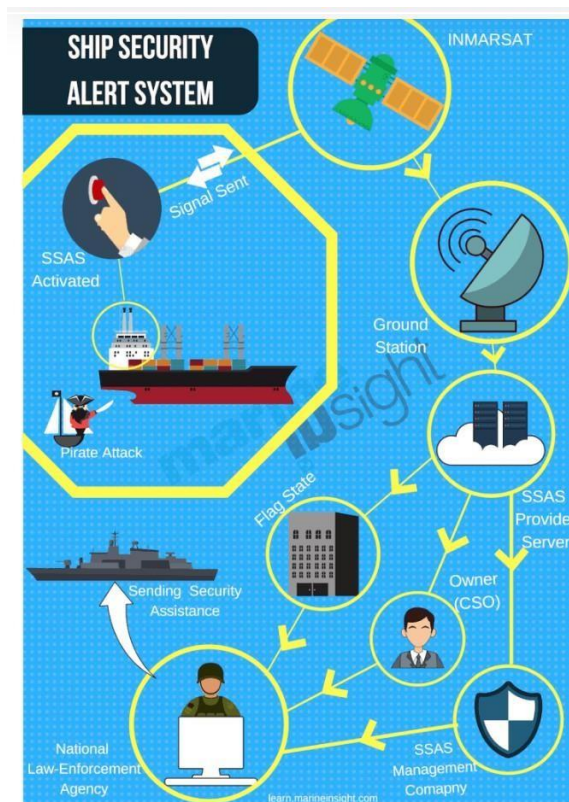
## KEAMANAN ADMINISTRASI ( *SECURITY ADMINISTRATIONS* )

# 10

### Tujuan Instruksional Khusus

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang Administrasi Keamanan*

Pada bab ini akan membahas mengenai dokumentasi dan pencatatan, pengawasan dan monitoring, inspeksi dan audit keamanan, melaporkan ketidak sesuaian.



Gambar 10.1. Pemberlakuan SSAS beserta prosedur yang ada di dalamnya

### 10.1 DOKUMENTASI DAN PENCATATAN (*DOCUMENTATION AND RECORDS*)

Di dalam keamanan adminitrasi penting adanya kita untuk melakukan dokumentasi dan juga pencatatan. Hal ini karena, suatu bukti yang dapat dinyatakan atau di claim jiklau terjadi suatu kasus yang berhubungan dengan keamanan dan keselamatan pelayaran yang berbahaya dan merugikan dapat ditangani sesuai dengan prosedur yang terdapat di dalam ISM Code (*International Safety Management Code* ).

Yang harus dilakukan suatu perusahaan untuk menjamin adanya tersebut diantaranya harus membuat dan mempertahankan prosedur untuk mengendalikan semua dokumen dan data yang berkaitan dengan SMK. Dimana perusahaan harus menjamin akan adanya pencatatan yang berarti agar kedepannya bisa digunakan untuk menyatakan bukti tentang suatu tindak bahaya keamanan yang kemudian dokumen valid harus tersedia di tempat yang sesuai. Apabila terjadi suatu perubahan terhadap dokumen harus ditinjau kembali secara tepat dan sistematis. Perlu diketahui adanya untuk perwira diatas kapal apabila terdapat dokumen yang kadaluarsa haruslah segera dihilangkan dan dokumen yang digunakan untuk menjelaskan dan melaksanakan SMK disebut dengan pedoman manajemen keselamatan. Dokumentasi harus dibuat dalam bentuk yang oleh perusahaan dianggap paling efektif, dimana setiap kapal haruslah membawa semua dokumen yang terkait dengan kapal tersebut.

## **10.2 PENGAWASAN DAN MONITORING (*MONITORING AND CONTROL*)**

Di dalam pengawasan dan monitoring harus selalu dilakukan oleh perwira jaga agar kondisi aman terkendali. Dan berbagai tindakan pengamanan di atas kapal secara *physical & operational* diantaranya terbagi atas berikut :

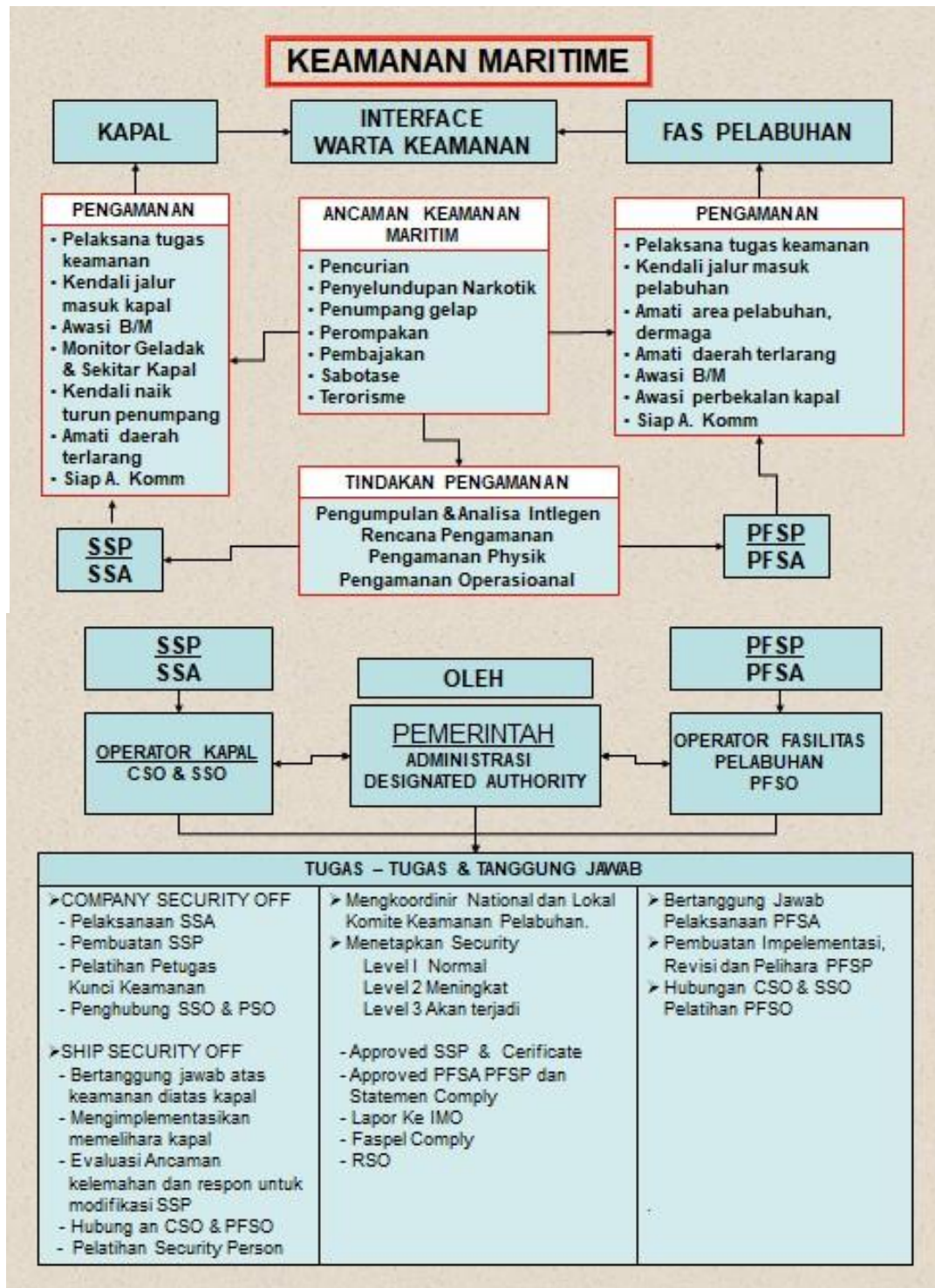
- Pelaksanaan tugas – tugas pengamanan
- Pengamatan daerah terlarang
- Pengendalian akses ke kapal
- Pengamatan geladak dan sekitar kapal
- Pengendalian orang dan barang ke/dari kapal
- Pengawasan penanganan muatan
- Kesiapan komunikasi keamanan & peralatannya

Kaitannya dalam hal ini agar dapat dilakukan secara sistematis dan efisien, karenanya ketika terjadi hal yang tidak diinginkan akan dapat segera dilaporkan dan ditangani dengan segera, agar keamanan dan keselamatan pelayaran tetap terjamin.



### 10.3 INSPEKSI DAN AUDIT KEAMANAN (*SECURITY AUDIT AND INSPECTIONS*)

Di dalam melakukan inspeksi dan audit keamanan harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang ada, seperti halnya berikut :



Gambar 10.2. Bagan inspeksi terkait audit keamanan

#### **10.4 MELAPORKAN KETIDAK SESUAIAN (*REPORTING NON-CONFORMITIES*)**

Di dalam suatu inspeksi audit terkait dengan keamanan jikalau menemukan ketidaksesuaian yang ada terkait dengan prosedur atau yang masih belum sesuai dengan standarisasinya akan keamanan dan merupakan bentuk pencegahan keamanan untuk keselamatan pelayaran haruslah dilaporkan, karena hal tersebut apabila tidak begitu ditangani akan menimbulkan bahaya yang kedepannya akan merugikan crew kapal itu sendiri ataupun pihak perusahaan. Dan upaya yang harus dilakukan sesuai dengan ISM Code ( *Internatioanl Safety Management Code* )

1. Surat Manajemen Kapal haruslah mencakup prosedur yang menjamin bahwa ketidaksesuaian, kecelakaan dan situasi berbahaya dilaporkan kepada perusahaan
2. Kemudian diselidiki dan dianalisa dengan sasaran untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan keamanan
3. Perusahaan harus menyusun prosedur pelaksanaan tindakan perbaikan, termasuk tindakan pencegahan agar tidak terulang dan dapat menjamin keselamatan dan keamanan awak kapal di dalamnya.



PELATIHAN KEAMANAN  
( *SECURITY TRAINING* )

**Tujuan Instruksional Khusus**

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang pelatihan keamanan diberlakukannya Pendidikan dan Latihan Ship Security Officer (SSO) .*

Pada bab ini akan membahas mengenai persyaratan pelatihan diadakannya terkait dengan keamanan dan keselamatan kapal.



Gambar 11.1 Pelatihan Keamanan Kapal

Berdasarkan *STCW Regulation V/5 of Chapter V (STCW 2010 Resolution 1)*, persyaratan minimal untuk penerbitan *Certificates of Proficiency for Ship Security Officers* adalah:

1. Setiap peserta diklat *Ship Security Officer* (SSO) harus:
  - a. Telah melaksanakan *seagoing service*/ pelayaran tidak kurang dari 12 bulan atau *seagoing service* yang sesuai dan pemahaman tentang pengoperasian kapal; dan
  - b. Memenuhi standar kompetensi *Certification of Proficiency as Ship Security Officer*, yang tercantum dalam *section A-VI/5*, paragraph 1 sampai 4 pada *STCW Code*.
2. Pemerintah harus memastikan bahwa setiap individu memenuhi kualifikasi sesuai ketentuan yang terdapat dalam peraturan untuk diterbitkannya *Certificate of Proficiency*.

## PENILAIAN DAN EVALUASI (ASSESSMENT & EVALUATION)

# 12

### Tujuan Instruksional Khusus

*Bab ini akan membantu anda : Memahami tentang penilaian dan evaluasi dalam Pendidikan dan Latihan Ship Security Officer (SSO) .*

Pada bab ini akan membahas mengenai penilain dan evaluasi daripada latihan uji coba yang telah dilakansakan untuk meningkatkan keamanan di kapal.



Gambar 12.1. Evaluasi Latihan Uji Coba Keamanan Bersama Nahkoda

Hasil penilaian keamanan kapal dan atau fasilitas pelabuhan (SSA dan atau PFSA) dan rancangan keamanan kapal dan atau fasilitas pelabuhan (SSP dan atau PFSP) yang telah selesai dilaksanakan/dibuat harus dikaji ulang (*review*) dalam rangka memastikan kebenaran dan atau tindakan korektif yang diperlukan guna persetujuan (*approval*) dari pihak yang berwenang.pelaksanaan kaji ulang tersebut diatur dengan mekanisme sebagai berikut :

1. Kaji ulang *Ship Security Assessment* dilakukan sesuai ISPS Code part A.8
  - a. *Ship Security Assessment* (SSA) yang dibuat oleh CSO maka kaji ulang harus dilaksanakan oleh pihak manajemen perusahaan pelayaran itu sendiri dan RSO yang di beri kewenangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk melaksanakan kaji ulang.
  - b. Kaji ulang meliputi pemeriksaan penyusunan dokumen ship security assessment, termasuk dilakukan revisi/perbaikan jika dipandang perlu.
2. Kaji ulang dan persetujuan *Ship Security Plan* (SSP) dilakukan sesuai ISPS Code part A.9.2

- a. *Ship Security Plan* (SSP) yang dibuat oleh CSO perlu dilakukan kaji ulang sebelum diberikan persetujuan (*approved*), kaji ulang dilakukan oleh RSO yang ditunjuk atau oleh *contracting government*.
  - b. *Ship Security Plan* (SSP) yang dibuat oleh CSO dengan asistensi RSO, maka RSO tersebut tidak boleh menyetujui yang di asistennya.
3. Kaji ulang PFSA dan PFSP :
- a. Kewenangan kaji ulang sepenuhnya berada pada direktorat penjagaan dan penyelamatan, direktur jenderal perhubungan laut.
  - b. Dalam pelaksanaan kaji ulang pfsa, pihak-pihak yang terlibat selain tim teknis direktorat penjagaan dan penyelamatan adalah manajemen atau operator fasilitas pelabuhan (PFSSO) dan administrator pelabuhan/ kantor pelabuhan setempat.

## DAFTAR PUSTAKA

Ship Security Officer (SSO) Reg VI/5 PIP Semarang

SSO Book

<http://infopelautmu.blogspot.com/2016/07/apa-itu-sso-ship-security-officer.html>

<https://marineinside.wordpress.com/2015/01/30/tugas-dan-tanggung-jawab-ship-security-officer-sso/>

<https://bki.academy/training/maritim/training-company-security-officer/>

<https://www.slideshare.net/DhamarPamilih/isbn9786028741071>

<https://docplayer.info/31830663-Isps-code-manajemen-pelabuhan-seri.html>

<https://ispscode.wordpress.com/2013/02/07/apa-yang-dimaksud-dengan-isps-code/>