

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Implementasi

Menurut kamus bahasa Indonesia edisi 2014, implementasi adalah pelaksanaan atau penerapan. Artinya yang dilaksanakan dan diterapkan adalah suatu rancangan yang telah didesain untuk kemudian dijalankan sepenuhnya. Menurut Solichin Abdul Wahab (1997: 63), Implementasi adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu, pejabat-pejabat, atau kelompok – kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan – tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa Implementasi adalah pelaksanaan tindakan oleh individu, pejabat, instansi atau kelompok swasta yang bertujuan untuk mencapai tujuan yang telah digariskan dalam keputusan tertentu. Dalam hal ini adalah pelaksanaan tindakan ISPS Code yang diterapkan di MV. Paiton II.

2. ISPS Code (*international ship and port facilities security code*)

Merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, kru dan kapal. Sejarah terbentuknya *International Ship and Port Facility Security Code* diawali oleh *Intersessional Working Group on Maritime Security of the MSC* (September 2002), *Maritime Safety Committee* (

MSC) 76 (2-6 Desember 2002) dan disusul oleh *Diplomatic Conference of Contracting Government on Maritime Security* (9-13 Desember 2002). *Diplomatic Conference* menyetujui amandemen terhadap SOLAS 74 yakni *Chapter V* tentang *Safety of Navigation* dan *Chapter XI* tentang *Maritime Security* maka terciptalah *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code).

a. Menurut IMO dalam ISPS Code (2003: 5) tujuan daripada ISPS Code adalah

- 1) Untuk menetapkan suatu kerangka kerja internasional yang meliputi kerjasama antara Negara-negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional;
- 2) Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran dari masing-masing Negara-Negara peserta, Badan-badan pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran dan pelabuhan, pada tingkatan nasional dan internasional untuk meningkatkan keamanan maritim;

- 3) Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal;
- 4) Untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar supaya ditempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkatan keamanan ; dan
- 5) Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim cukup dan proporsional berada pada tempatnya.

b. Menurut IMO dalam *ISPS Code* (2003: 5) dalam rangka mencapai sasaran dan hasilnya, dimasukkan sejumlah persyaratan fungsional. Persyaratan tersebut meliputi, namun tidak terbatas pada :

- 1) Pengumpulan dan pemeriksaan informasi berkenaan dengan ancaman keamanan dan pertukaran informasi tersebut antara Negara-negara peserta ;
- 2) Mewajibkan pemeliharaan protokol komunikasi untuk kapal dan fasilitas pelabuhan ;
- 3) Pencegahan akses yang tidak berkepentingan ke kapal, fasilitas pelabuhan dan area terlarang untuk umum ;

- 4) Mencegah pembawaan senjata yang tidak memiliki izin, alat pembakar atau bahan peledak ke kapal atau fasilitas pelabuhan
- 5) Menyediakan peralatan untuk membunyikan alarm sebagai reaksi terhadap ancaman keamanan atau insiden keamanan ;

- 6) Mewajibkan rancangan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berdasarkan pada hasil penilaian keamanan ;
dan

- 7) Mewajibkan pelatihan, gladi dan latihan untuk memastikan agar terbiasa dengan rancangan dan prosedur pengamanan.

c. Menurut IMO dalam *ISPS Code* (2003: 6) perlu diperhatikan beberapa istilah pokok dalam penerapan *ISPS Code*. Antara lain :

- 1) Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan / SSP*)

Berarti suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan aplikasi tata cara di atas kapal yang dirancang untuk melindungi orang-orang di atas kapal, muatan, unit pengangkut muatan, gudang kapal atau kapal dari resiko suatu insiden keamanan.

- 2) Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan
(*Port Facility Security Plan / PFSP*)

Berarti suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan aplikasi tata cara yang dirancang untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan, orang-orang, muatan, unit pengangkut muatan dan gudang kapal di dalam fasilitas pelabuhan dari suatu resiko insiden keamanan.

3) Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer / SSO*)

Berarti seseorang di atas kapal, bertanggung jawab kepada nahkoda, yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai petugas yang bertanggung jawab untuk keamanan kapal, mencakup implementasi dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk koordinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

4) Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer / CSO*)

Berarti seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan; bahwa suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan, dan sesudah itu diterapkan dan dipelihara, serta untuk koordinasi dengan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.

- 5) Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer / PFSO*)

Berarti orang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk koordinasi / berkomunikasi dengan para petugas keamanan kapal dan para petugas keamanan pelabuhan.

- 6) Keamanan tingkat siaga 1 (Security level 1)

Berarti tingkatan dimana tindakan pencegahan keamanan minimum yang harus dilaksanakan secara terus-menerus.

- 7) Keamanan tingkat siaga 2 (Security level 2)

Berarti tingkatan-tingkatan dimana tindakan tambahan dari tingkatan keamanan minimum yang harus dilaksanakan pada waktu tertentu sebagai resiko meningkatnya suatu insiden keamanan.

- 8) Keamanan tingkat siaga 3 (Security level 3)

Berarti tingkatan dimana tindakan pencegahan keamanan yang bersifat spesifik lebih lanjut yang dilaksanakan dalam kurun waktu terbatas ketika suatu insiden keamanan segera terjadi atau mungkin, walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target yang spesifik.

d. Menurut IMO dalam *ISPS Code* (2003: 12) suatu rancangan keamanan kapal meliputi :

- 1) Tindakan yang dirancang untuk mencegah senjata, barang berbahaya, dan alat-alat yang dimaksudkan untuk digunakan terhadap orang-orang, kapal atau pelabuhan dan bawannya yang tidak diperbolehkan berada di atas kapal;
- 2) Identifikasi area yang terbatas dan tindakan untuk pencegahan akses bagi yang tidak berkepentingan masuk ke area tersebut;
- 3) Tindakan untuk pencegahan akses bagi yang tidak berkepentingan ke kapal;
- 4) Keamanan, mencakup ketentuan untuk menjaga atau menjalankan kegiatan kritis dari kapal atau titik temu kapal / pelabuhan;
- 5) Prosedur untuk menjawab instruksi keamanan Negara-negara peserta yang mungkin diberikan pada tingkat siaga 3;
- 6) Prosedur untuk evakuasi dalam hal ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan;
- 7) Tugas-tugas personil di atas kapal yang ditugaskan bertanggung jawab masalah keamanan dan personil di atas kapal lainnya mengenai aspek-aspek keamanan;

- 8) Prosedur untuk auditing aktifitas keamanan;
- 9) Prosedur untuk pelatihan, gladi dan berlatih intensif sesuai dengan rancangan;
- 10) Prosedur untuk berhubungan dengan aktifitas keamanan fasilitas pelabuhan;
- 11) Prosedur untuk tinjauan ulang secara berkala terhadap rancangan dan untuk memperbaharui;
- 12) Prosedur untuk melaporkan insiden keamanan;
- 13) Identifikasi petugas keamanan kapal;
- 14) Identifikasi petugas keamanan perusahaan termasuk nomor yang biasa dihubungi 24 jam;
- 15) Prosedur untuk memastikan, pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan tentang segala peralatan keamanan yang tersedia di atas kapal;
- 16) Frekuensi untuk menguji atau kalibrasi tentang segala peralatan keamanan yang tersedia di atas kapal;
- 17) Identifikasi mengenai penempatan dimana titik-titik pengaktifan sistem siaga keamanan kapal disediakan; dan
- 18) Prosedur, instruksi dan petunjuk pelaksanaan pada penggunaan sistem siaga keamanan kapal, termasuk pengujian, pengaktifan, tindakan menonaktifkan dan memasang kembali dan untuk membatasi kesalahan sistem siaga.

e. Menurut ISPS *Code* (2003: 18) pelatihan, gladi dan berlatih tentang keamanan kapal, petugas keamanan kapal harus mempunyai pengetahuan dan sudah menerima pelatihan. Personil di atas kapal yang mempunyai tugas-tugas dan tanggung jawab keamanan khusus harus memahami tanggung jawab mereka untuk keamanan kapal sebagaimana diuraikan dalam dokumen SSP dan harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan cukup untuk melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepada mereka. Untuk memastikan implementasi yang efektif mengenai dokumen SSP, latihan harus dilaksanakan pada tingkat interval sesuai dengan jenis kapal, pergantian personil kapal, fasilitas pelabuhan yang harus dikunjungi dan keadaan lain yang terkait.

f. Menurut IMO dalam ISPS (*Code* 2003: 11) penilaian keamanan kapal harus meliputi suatu survei keamanan ditempat dan, sedikitnya, unsur-unsur yang berikut :

- 1) Identifikasi tatacara prosedur dan operasional keamanan yang sudah ada ;
- 2) Identifikasi dan evaluasi kunci operasi di atas kapal yang penting untuk dilindungi ;
- 3) Identifikasi ancaman yang mungkin timbul terhadap kunci operasi di atas kapal dan kemungkinan terjadinya

anacam, dalam rangka menetapkan dan menentukan prioritas tindakan keamanan ; dan

- 4) Identifikasi kelemahan, mencakup factor manusia di dalam infrastruktur, kebijakan dan prosedur.

g. Menurut IMO dalam ISPS (*Code* 2003: 53) survei keamanan di tempat adalah suatu bagian integral dari setiap SSA. Survei keamanan ditempat harus menguji dan mengevaluasi tindakan melindungi kapal, prosedur dan operasi untuk:

- 1) Memastikan pelaksanaan semua tugas-tugas keamanan fasilitas pelabuhan;
- 2) Mengawasi akses masuk ke fasilitas pelabuhan;
- 3) Monitoring fasilitas pelabuhan, termasuk area lego jangkar dan berlabuh;
- 4) Monitoring area terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang-orang yang diberi hak yang mempunyai akses;
- 5) Mengawasi kegiatan bongkar muat;
- 6) Mengawasi penanganan pergudangan / gudang kapal; dan
- 7) Memastikan bahwa komunikasi keamanan siap tersedia.

h. Menurut IMO dalam ISPS *Code* (2003: 52) jenis kecelakaan keamanan mencakup semua kemungkinan ancaman :

- 1) Terjadinya kerusakan atau perusakan terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal dengan alat peledak, pembakaran, sabotase atau vandalism;

- 2) Pembajakan kapal atau penyanderaan orang di kapal;
 - 3) Memalsu (menyusupkan sesuatu pada) muatan, peralatan kapal esensial atau sistem, atau perlengkapan kapal;
 - 4) Akses atau pemakaian sesuatu tanpa izin, termasuk adanya penumpang gelap;
 - 5) Menyelundupkan senjata atau peralatan, termasuk senjata pemusnah massal;
 - 6) Memakai kapal untuk keperluan membawa sarana penyebab insidre keamanan;
 - 7) Menjadikan kapal sebagai senjata atau sebagai alat penyebab kerusakan;
 - 8) Memblokade pintu masuk pelabuhan, perairan dan lain-lain; dan
 - 9) Serangan nuklir, senjata biologi dan kimia.
- i. Menurut IMO dalam ISPS *Code* (2003 : 53-54) rencana keamanan kapal harus :
- 1) Menjelaskan secara rinci struktur organisasi keamanan untuk kapal;
 - 2) Menjelaskan secara rinci hubungan kapal dengan perusahaan, fasilitas pelabuhan, kapal-kapal lain dan pihak-pihak berwenang yang terkait tanggung jawab terhadap keamanan;

- 3) Menjelaskan secara rinci sistem komunikasi agar memungkinkan komunikasi terus-menerus yang efektif antar kapal dan pihak-pihak lain, termasuk fasilitas pelabuhan;
 - 4) Menjelaskan secara rinci langkah-langkah peraturan keamanan dasar untuk keamanan tingkat siaga 1, baik operasional dan fisik yang harus selalu ada;
 - 5) Menjelaskan secara rinci tindakan peraturan keamanan tambahan yang memungkinkan kapal bergerak tanpa menunda kepada tingkat keamanan siaga 2 dan bila perlu ke tingkat keamanan siaga 3;
 - 6) Mengadakan peninjauan ulang atau audit secara berkala terhadap rancangan keamanan kapal dan mengadakan amandemen rancangan tersebut sesuai dengan pengalaman atau perubahan keadaan; dan
 - 7) Melaporkan prosedur kepada titik-titik kontak Negara-negara peserta.
- j. Menurut ISPS Code (2003: 66) petugas keamanan perusahaan (CSO) yang berpangkalan di darat, petugas keamanan kapal (SSO) harus mempunyai pengetahuan dan mendapatkan pelatihan untuk hal-hal sebagai berikut :
- 1) Administrasi keamanan;

- 2) Konvensi-konvensi, kode dan rekomendasi international yang relevan;
- 3) Hukum dan regulasi pemerintah yang relevan;
- 4) Tanggung jawab dan fungsi organisasi keamanan yang lain;
- 5) Metodologi penilaian kemanan kapal;
- 6) Metode survey dan pemeriksaan keamanan kapal;
- 7) Operasi serta kondisi kapal dan pelabuhan;
- 8) Pedoman keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan;
- 9) Kesiapan dan penanganan keadaan darurat serta perencanaan menghadapi keadaan darurat;
- 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 saat ini;
- 13) Pengenalan dan pendeteksian senjata, alat dan unsur berbahaya;
- 14) Pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan;
- 15) Teknik-teknik yang digunakan untuk menghindari tindakan keamanan;

- 16) Sistem-sistem dan peralatan keamanan serta keterbatasan operasionalnya;
 - 17) Metode pelaksanaan audit, pengawasan, kontrol dan pemantauan;
 - 18) Cara-cara penggeledahan fisik dan pemeriksaan yang baik.
 - 19) Latihan dan uji coba keamanan, meliputi latihan dan uji coba dengan fasilitas pelabuhan; dan
 - 20) Penilaian latihan dan uji coba keamanan.
- k. Menurut IMO dalam *ISPS Code* (2003: 66-67) sebagai pembekalan petugas keamanan kapal harus mempunyai pengetahuan yang memadai, dan mendapatkan pelatihan yang perlu dalam beberapa hal sebagai berikut :
- 1) Tata ruang kapal;
 - 2) Rancangan keamanan kapal dan prosedur terkait (termasuk pelatihan yang berdasarkan skenario tentang cara-cara penanganan);
 - 3) Manajemen menghadapi kerusuhan dan teknik pengendaliannya;
 - 4) Operasi sistem peralatan keamanan; dan
 - 5) Pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan sistem dan peralatan keamanan di laut.
- l. Menurut IMO dalam *ISPS Code* (2003: 67) awak kapal dan petugas keamanan yang spesifik harus memiliki pengetahuan

dan kemampuan untuk melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan meliputi, sesuai keperluan :

- 1) Pengetahuan tentang pola dan ancaman keamanan saat ini;
- 2) Pengenalan dan pendeteksian persenjataan, zat-zat yang membahayakan dan alat berbahaya;
- 3) Pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan;
- 4) Teknik yang digunakan untuk menghindari tindakan keamanan;
- 5) Manajemen keramaian (*crowd management*) dan teknik pengendalian;
- 6) Komunikasi keamanan;
- 7) Pengetahuan prosedur darurat dan rancangan penanganan keadaan darurat;
- 8) Pengoperasian peralatan dan sistem keamanan;
- 9) Pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan peralatan dan sistem keamanan di laut;
- 10) Teknik-teknik pemeriksaan, pengawasan dan pemantauan; dan
- 11) Metode penggeledahan fisik terhadap manusia, barang pribadi, bagasi, barang muatan dan barang-barang persediaan kapal.

m. Menurut IMO dalam *ISPS Code* (2003: 56-57) pada kegiatan siaga I, rancangan keamanan kapal harus menetapkan tindakan perturan keamanan untuk mengawasi akses ke kapal, tindakan keamanan tersebut meliputi :

- 1) Pengecekan identitas dari semua orang yang berusaha untuk naik ke atas kapal dan mengkonfirmasi tujuan mereka dengan cara pengecekan, misal, contoh, menggabungkan instruksi, karcis penumpang, pas naik kapal, dan lain-lain;
- 2) Kapal berkoordinasi dengan fasilitas pelabuhan menetapkan dan menjaga daerah aman dan demi keamanannya maka di wilayah tersebut dapat dilaksanakan kegiatan pengawasan dan pencarian orang, bagasi (termasuk benda-benda yang di bawa), barang-barang pribadi, kendaraan dan isinya;
- 3) Kapal berkoordinasi dengan fasilitas pelabuhan kapal harus memastikan dilaksanakannya pemeriksaan terhadap kendaraan yang akan dimuat car carrier, ro-ro, dan kapal penumpang yang lain harus diperiksa sebelum dimuat sesuai dengan frekuensi pemeriksaan yang dipersyaratkan dalam rancangan keamanan kapal;
- 4) Memisahkan antara orang-orang yang telah diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya dengan orang-orang

yang tidak diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya;

- 5) Memisahkan penumpang yang naik dan penumpang yang turun;
- 6) Pengidentifikasian titik-titik akses yang harus diamankan atau dijaga untuk mencegah penggunaan akses tanpa otorisasi;
- 7) Keamanan akses ke tempat yang tidak dijaga yang dekat dengan tempat-tempat yang boleh diakses oleh penumpang dan pengunjung; dan
- 8) Mengadakan pengarahannya keamanan singkat kepada seluruh awak kapal tentang kemungkinan adanya ancaman keamanan, prosedur melaporkan orang, benda, kegiatan yang mencurigakan serta perlunya kewaspadaan.

Pada keadaan siaga 1, semua orang yang berusaha naik kapal bisa diperiksa melalui pengeledahan. Frekuensi kegiatan pengeledahan ini, termasuk pengeledahan acak, harus ditentukan secara spesifik dalam rancangan keamanan kapal dan secara spesifik mendapat persetujuan dari pihak administrasi. Pengeledahan tersebut terbaik dilakukan oleh fasilitas pelabuhan bekerjasama dengan pihak kapal. Kecuali terdapat alasan yang kuat awak kapal harus tidak dapat diwajibkan untuk menggeledah teman-temannya sendiri serta

barang-barang pribadi bawaannya. Kegiatan penggeledahan wajib dilakukan dengan cara-cara yang tidak melanggar hak asasi manusia perorangan dan menjaga martabat mereka.

- n. Menurut IMO dalam *ISPS Code* (2003: 57) pada kegiatan siaga 2, Rancangan keamanan kapal harus menetapkan tindakan peraturan keamanan yang dilaksanakan untuk mengadakan perlindungan terhadap resiko keamanan yang meningkat terhadap insiden keamanan guna meningkatkan kewaspadaan dan memperketat pengawasan, yang dapat meliputi :

- 1) Menugaskan personil tambahan untuk meronda area geladak selama jam tenang diam untuk menghalangi akses tanpa otorisasi;
- 2) Pembatasan banyaknya akses ke kapal mengidentifikasi akses yang harus ditutup dan peralatan yang memadai untuk pengamanannya;
- 3) Dettering sisi air akses kepada kapal, termasuk sebagian contoh didalam koordinasi dengan fasilitas pelabuhan, ketentuan patroli perahu;
- 4) Pendirian / penetapan (adalah) suatu suatu area terbatas pada *shore-side* kapal, di dalam kerjasama dekat dengan fasilitas pelabuhan;

- 5) Meningkatkan frekuensi dan rincian detil-detil penggeledahan orang, barang pribadi, dan kendaraan yang naik atau dimuat ke kapal;
- 6) Melakukan pengawalan terhadap pengunjung kapal;
- 7) Mengadakan penambahan pengarahan singkat keamanan yang spesifik bagi semua awak kapal tentang ancaman-ancaman yang sudah teridentifikasi, menekankan kembali prosedur untuk pelaporan orang, benda, atau kegiatan yang mencurigakan dan menekankan perlunya peningkatan kewaspadaan; dan
- 8) Mengadakan penggeledahan penuh atau sebagian di atas kapal.

o. Menurut IMO dalam *ISPS Code* (2003: 57-58) pada keadaan siaga 3, kapal harus memenuhi instruksi yang dikeluarkan oleh pihak-pihak yang sedang menangani insiden keamanan atau ancaman insiden keamanan. Rancangan Keamanan Kapal harus menjelaskan secara rinci tindakan peraturan keamanan yang dapat dilakukan oleh kapal, bekerjasama secara intensif dengan pihak-pihak yang terkait dan dengan fasilitas pelabuhan, yang dapat meliputi :

- 1) Membatasi akses menjadi hanya satu akses yang terkontrol;

- 2) Hanya memberikan akses kepada pihak-pihak yang sedang menangani insiden keamanan dan ancaman insiden keamanan;
- 3) Mengarahkan orang-orang di kapal;
- 4) Penundaan kegiatan menaikturunkan penumpang;
- 5) Penundaan operasi bongkar muat barang dan pengiriman barang, dan lain-lain;
- 6) Pengungsian kapal;
- 7) Pemindahan kapal; dan
- 8) Mempersiapkan penggeledahan penuh atau sebagian terhadap kapal.

p. Menurut IMO dalam ISPS *Code* (2003: 58) rancangan keamanan kapal harus mengidentifikasi area terbatas yang di tetapkan. Tujuan diadakannya area terbatas:

- 1) Mencegah penggunaan akses oleh orang yang tidak terotorisasi;
- 2) Melindungi para penumpang, awak kapal dan petugas fasilitas pelabuhan atau personil badan-badan lain yang berwenang di kapal;
- 3) Melindungi area keamanan sensitip dalam kapal; dan
- 4) Melindungi muatan dan perbengkelan kapal dari kerusakan.

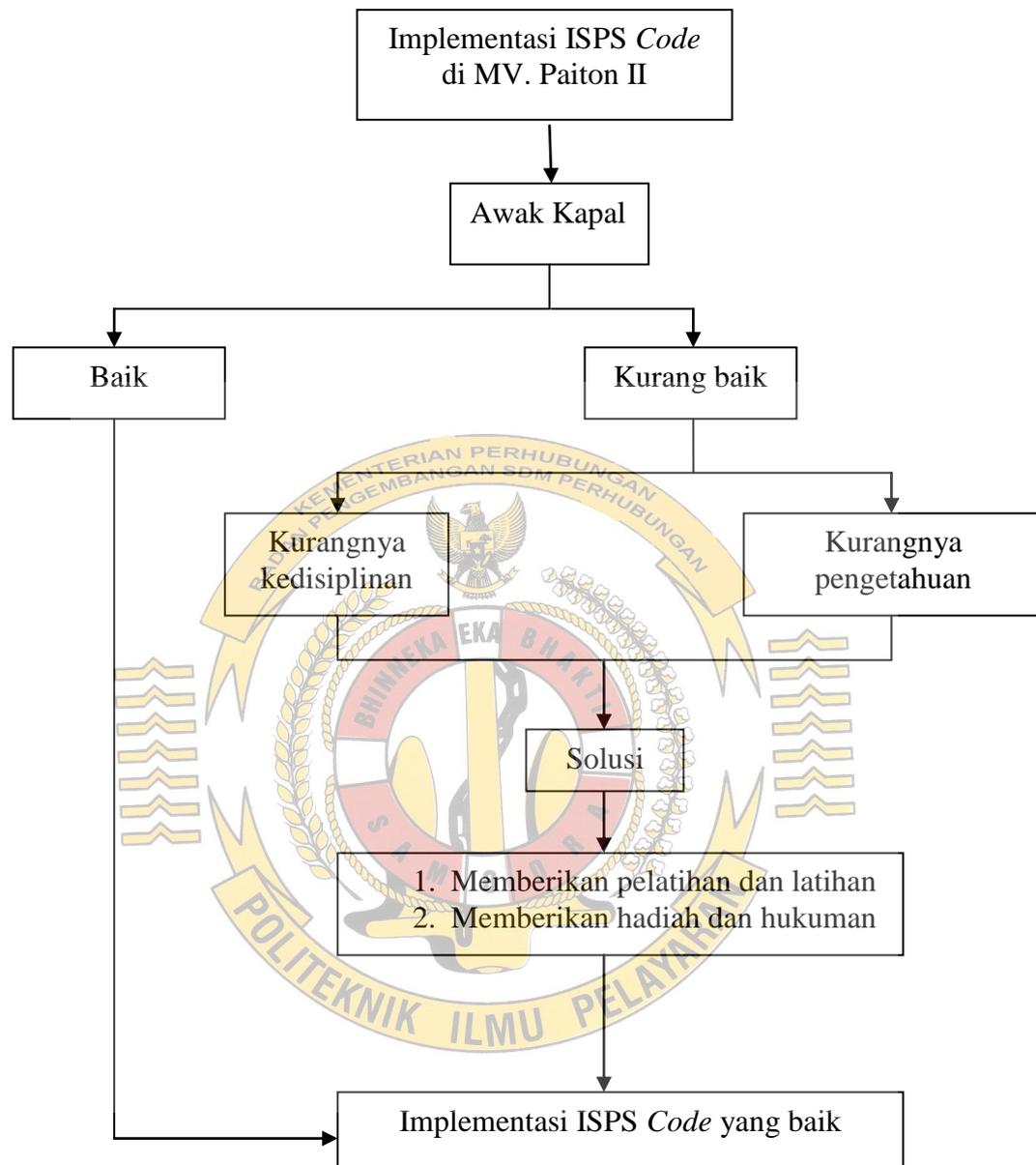
q. Menurut IMO dalam ISPS Code (2003: 58-59) area yang terbatas dapat meliputi :

- 1) Anjungan, ruang mesin kategori A dan tempat-tempat stasiun kontrol lain;
- 2) Ruang yang berisi peralatan dan sistem pengamatan serta kontrol dan sistem kontrol pencahayaan;
- 3) Ventilasi dan sistem proses proses peraturan suhu dan ruangan lain yang serupa;
- 4) Ruang berakses ke tangki-tangki, pompa-pompa dan pipa-pipa air minum;
- 5) Ruang-ruang yang berisi barang berbahaya atau zat yang membahayakan;
- 6) Ruang-ruang berisi pompa barang muatan dan peralatan kontrolnya;
- 7) Ruang muat barang dan ruangan yang berisi perbekalan kapal;
- 8) Ruang awak kapal; dan
- 9) Area lain sebagaimana ditentukan oleh Petugas Keamanan Kapal, yang berdasarkan penilaian keamanan kapal aksesnya harus dibatasi untuk menjaga keamanan kapal.

r. Menurut STCW 95 AMANDEMEN (2000: 77-78) menilai bahwa efektifitas keseluruhan proses-proses penyeleksian dan pemberian sertifikat hanya dapat dievaluasi melalui

keterampilan-keterampilan, kemampuan-kemampuan dan kompetensi yang ditunjukkan oleh para pelaut selama masa tugasnya di atas kapal, maka menganjurkan pada pemerintah agar membuat aturan-aturan untuk menjamin bahwa perusahaan-perusahaan :

- 1) Menetapkan kriteria dan proses-proses untuk menyeleksi personil kapal untuk menunjukkan standar-standar tertinggi pengetahuan teknis, keahlian dan profesionalisme.
- 2) Memantau standar-standar yang ditunjukkan oleh personil kapal dalam melaksanakan tugas-tugasnya.
- 3) Mendorong semua perwira untuk berpartisipasi secara aktif dalam melatih personil junior.
- 4) Memantau secara seksama dan meninjau secara sering kemajuan-kemajuan yang dicapai oleh personil junior dalam memperoleh pengetahuan dan keahlian selama menjalankan tugas di kapal.
- 5) Memberikan pelatihan penyegaran dan peningkatan dengan interval-interval waktu yang sesuai dengan kebutuhan
- 6) Mengambil langkah-langkah yang memadai untuk merangsang kebanggaan terhadap tugas dan profesionalisme para personil yang dipekerjakan.

B. Kerangka Berfikir

Gambar 2.1. Kerangka pikir