

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

Pada bab ini akan diuraikan landasan teori yang berkaitan dengan implementasi *International Ship & Port Security (ISPS)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* keamanan pada kapal MV. African Forest di Pelabuhan Douala, Afrika Barat.

Tinjauan pustaka dilakukan oleh penulis untuk mempermudah dalam pemahaman isi skripsi. Penjelasan-penjelasan yang diperoleh dalam bab ini diperoleh oleh penulis dari buku-buku referensi yang dapat dipercaya sebagai acuan dan dapat memberi pemahaman yang lebih mendalam tentang materi skripsi yang sedang dibahas. Kemudian, isi bab ini merupakan hasil dari materi yang telah dipilih oleh penulis dari beberapa buku referensi yang berkaitan dengan judul dan isi skripsi. Setelah itu, bab ini akan menyajikan teori-teori dan konsep-konsep yang dapat diterapkan untuk menjadi acuan pemahaman dan pemecahan dalam konteks pengimplementasian *International Ship & Port Security* dan *Standard Operating Procedures* saat jaga pelabuhan di atas kapal MV. African Forest.

#### **1. Implementasi**

Implementasi berkaitan dengan berbagai kegiatan yang diarahkan untuk merealisasikan program, dimana pada posisi ini eksekutif mengatur cara untuk mengorganisir, menginterpretasikan dan menerapkan kebijakan

yang telah diseleksi. Sehingga dengan mengorganisir, seorang eksekutif mampu mengatur secara efektif dan efisien sumber daya, unit-unit dan teknik yang dapat mendukung pelaksanaan program, serta melakukan interpretasi terhadap perencanaan yang telah dibuat dan petunjuk yang dapat diikuti dengan mudah bagi realisasi program yang dilaksanakan<sup>1</sup>. Implementasi adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan<sup>2</sup>. Dengan kata lain implementasi adalah suatu kegiatan yang direncanakan dan dilaksanakan dengan serius dengan mengacu pada aturan tertentu untuk mencapai tujuan yaitu terlaksananya keamanan di atas kapal. Oleh karena itu, pelaksanaannya tidak berdiri sendiri tetapi dipengaruhi oleh objek berikutnya.

Berikut ini merupakan faktor keberhasilan implementasi :

- a. Prespektif kepatuhan (*compliance*) yang mengukur implementasi dari kepatuhan atas mereka.
- b. Keberhasilan implementasi diukur dari kelancaran rutinitas dan tiadanya persoalan.
- c. Implementasi yang berhasil mengarah kepada kinerja yang memuaskan semua pihak terutama kelompok penerima manfaat yang diharapkan.

---

<sup>1</sup>Patton dan Sawicki, *Basic Methods of Policy Analysis and Planning*. (Michigan :Prentice Hall, 1993)

<sup>2</sup> Usman, *Kebijakan Politik* (Johjakarta : Bintang Harapan,2002), hlm.70

## 2. *Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*

### a. Pengertian *ISPS Code*

Menurut *IMO Maritime Safety Committee*, Kode Keamanan Internasional terhadap Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September di Amerika Serikat. Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

### b. Dasar Hukum

- 1) Undang-undang Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- 2) Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS – 74
- 3) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ships and Port Facility Security / ISPS Code*) di wilayah Indonesia.
- 4) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 Tahun 2004 tentang Penunjukan *Designated Authority*.

c. Jenis-jenis ancaman yang ditetapkan *ISPS Code*

- 1) Kerusakan atau penghancuran terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase atau vandalisme.
- 2) Pembajakan atau perampasan terhadap kapal dan orang-orang di kapal.
- 3) Perusakan muatan, peralatan kapal yang penting atau sistem-sistem dalam kapal atau bahan persediaan kapal.
- 4) Penggunaan akses oleh orang-orang yang tidak berwenang termasuk adanya penumpang gelap.
- 5) Penyelundupan persenjataan atau peralatan termasuk persenjataan pemusnah massal.
- 6) Penggunaan kapal untuk pengangkutan yang dimaksudkan membuat insiden keamanan dan insiden terhadap peralatan keamanan.

- 7) Penggunaan kapal sebagai senjata atau sebagai alat pembuat kerusakan atau penghancuran.
- 8) Penutupan, jalan-jalan ke pelabuhan, penguncian, alur masuk pelabuhan dsb.
- 9) Serangan senjata nuklir, biologi dan kimia.

d. Penerapan *ISPS Code*

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

- a) Kapal-kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian sebagai berikut :
  - i. Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
  - ii. Kapal Barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 GT.
  - iii. Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*.
  - iv. Pelabuhan/Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran Internasional.
- b). Peraturan ini tidak diterapkan terhadap :
  - i. Kapal perang dan kapal bantuannya.

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

### 3. *Standard Operating Procedure (SOP)*

*Standard Operating Procedure* adalah serangkaian instruksi kerja tertulis yang dibakukan (terdokumentasi) mengenai proses penyelenggaraan administrasi perusahaan, bagaimana dan kapan harus dilakukan, dimana dan oleh siapa dilakukan.

*Standard Operating Procedure* merupakan suatu pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator-indikator teknis, administrasi dan prosedural sesuai tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan<sup>3</sup>.

#### a. Manfaat *Standard Operating Procedure*

- 1) Sebagai standarisasi cara yang dilakukan *crew* dalam menyelesaikan pekerjaan atau tugasnya.
- 2) Mengurangi tingkat kesalahan dan kelalaian yang mungkin dilakukan oleh seorang *crew* dalam melaksanakan tugas.
- 3) Meningkatkan efisiensi dan efektifitas pelaksanaan tugas dan tanggung jawab individual *crew* dan organisasi secara keseluruhan.

---

<sup>3</sup>Tjipto Atmoko, Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah ( Jakarta: Binarupa Aksara,2012), hlm.124

- 4) Membantu *crew* menjadi lebih mandiri dan tidak bergantung pada intervensi manajemen, sehingga akan mengurangi keterlibatan pimpinan dalam pelaksanaan proses sehari-hari.
- 5) Meningkatkan akuntabilitas pelaksanaan tugas.
- 6) Menciptakan ukuran standar kinerja yang akan memberikan *crew* cara konkrit untuk memperbaiki kinerja serta membantu mengevaluasi usaha yang telah dilakukan.
- 7) Memberikan informasi mengenai kualifikasi kompetensi yang harus dikuasai oleh *crew* dalam melaksanakan tugasnya.
- 8) Memberikan informasi dalam upaya peningkatan kompetensi *crew*.
- 9) Memberikan informasi mengenai beban tugas yang dipikul oleh seorang *crew* dalam melaksanakan tugasnya.

b. Tujuan *Standard Operating Procedure*

- 1) Agar *crew* menjaga konsistensi dan tingkat kinerja dalam organisasi atau unit kerja.
- 2) Agar mengetahui dengan jelas peran dan fungsi tiap-tiap posisi dalam organisasi.
- 3) Memperjelas alur tugas, wewenang dan tanggungjawab dari *crew* terkait.
- 4) Melindungi organisasi unit kerja dan *crew* dari malpraktek atau kesalahan administrasi lainnya.

- 5) Untuk menghindari kegagalan, kesalahan, keraguan, duplikasi dan in-efisiensi.

c. Fungsi *Standar Operating Procedure*

- 1) Memperlancar tugas *crew* atau unit kerja.
- 2) Sebagai dasar hukum bila terjadi penyimpangan.
- 3) Mengetahui dengan jelas hambatan-hambatannya dan mudah dilacak
- 4) Mengarahkan *crew* untuk sama-sama disiplin dalam bekerja.
- 5) Sebagai pedoman dalam melaksanakan pekerjaan rutin.

d. Keuntungan adanya *Standard Operating Procedure*

- 1) *SOP* yang baik akan menjadi pedoman bagi pelaksana, menjadi alat komunikasi dan pengawasan dan menjadikan pekerjaan diselesaikan secara konsisten.
- 2) Para *crew* akan lebih memiliki percaya diri dalam bekerja dan tahu apa yang harus dicapai dalam setiap pekerjaan.
- 3) *SOP* juga bisa dipergunakan sebagai salah satu alat *training* dan bisa digunakan untuk mengukur kinerja *crew*.

Oleh karena itu diperlukan standar-standar operasi prosedur sebagai acuan kerja secara sungguh-sungguh untuk menjadikan sumberdaya manusia yang profesional, handal sehingga dapat mewujudkan visi dan misi perusahaan.

#### 4. Keamanan

Kata “keamanan” dalam bahasa Inggris “*security*”, berasal dari bahasa Latin yaitu “*se-curus*” yang artinya adalah “*se*” berarti tanpa, dan “*curus*” berarti kegelisahan (*se-curus* berarti tanpa kegelisahan atau mengandung makna keamanan). Arti keamanan memiliki berbagai makna, termasuk untuk merasa aman dan dilindungi serta digunakan untuk menggambarkan situasi tanpa resiko. Keamanan adalah hal utama yang berkaitan dengan nasib sekumpulan manusia, juga berkaitan dengan keyakinan bebas dari ancaman. Permasalahan dasarnya adalah tentang kelangsungan hidup, tetapi hal ini juga mencakup banyak hal atau urusan tentang sebuah kondisi kelangsungan kehidupan<sup>4</sup>.

Berikut kejadian akibat dari tidak terlaksananya keamanan yang baik di atas kapal dan di pelabuhan:

##### a. Pencurian

Pengertian pencurian menurut hukum beserta unsur-unsurnya dirumuskan dalam Pasal 362 KUHP, adalah berupa rumusan pencurian dalam bentuk pokoknya yang berbunyi:

“Barang siapa mengambil barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk menguasai benda tersebut secara melawan hak, maka ia dihukum karena kesalahannya melakukan pencurian dengan hukuman penjara selama-lamanya lima tahun atau denda setinggi-tingginya enam puluh juta rupiah”<sup>5</sup>.

<sup>4</sup>Barry Buzan, *People, States, and Fear* (London:Harvester Wheatsheaf,1991), hlm.145

<sup>5</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Pidana pasal 362 Tentang Pencurian

Untuk lebih jelasnya, apabila dirinci rumusan itu terdiri dari unsur-unsur objektif (perbuatan mengambil, objeknya suatu benda dan unsur keadaan yang melekat pada benda untuk dimiliki secara sebagian ataupun seluruhnya milik orang lain) dan unsur-unsur subjektif (adanya maksud, yang ditujukan untuk memilikidan dengan melawan hukum).

Unsur-unsur pencurian adalah sebagai berikut:

1) Unsur-Unsur Objektif berupa:

a) Unsur perbuatan mengambil (*wegnemen*)

Unsur pertama dari tindak pidana pencurian ialah perbuatan “mengambil” barang. Kata “mengambil” (*wegnemen*) dalam arti sempit terbatas pada menggerakkan tangan dan jari-jari, memegang barangnya dan mengalihkannya ke lain tempat. Unsur berpindahnya kekuasaan benda secara mutlak dan nyata adalah merupakan syarat untuk selesainya perbuatan mengambil yang artinya juga merupakan syarat untuk menjadi selesainya suatu perbuatan pencurian yang sempurna.

b) Unsur benda

Pada objek pencurian ini sesuai dengan keterangan dalam *Memorie van Toelichting* (MvT) mengenai pembentukan Pasal 362 KUHP adalah terbatas pada benda-benda bergerak (*roerend goed*). Benda-benda tidak bergerak, baru dapat

menjadi objek pencurian apabila telah terlepas dari benda tetap dan menjadi benda bergerak. Benda bergerak adalah setiap benda yang berwujud dan bergerak ini sesuai dengan unsur perbuatan mengambil. Benda yang bergerak adalah setiap benda yang sifatnya dapat berpindah sendiri atau dapat dipindahkan (Pasal 509 KUHPerdara). Sedangkan benda yang tidak bergerak adalah benda-benda yang karena sifatnya tidak dapat berpindah atau dipindahkan, suatu pengertian lawan dari benda bergerak.

c) Unsur sebagian maupun seluruhnya milik orang lain

Benda tersebut tidak perlu seluruhnya milik orang lain, cukup sebagian saja, sedangkan yang sebagian milik pelaku itu sendiri. Contohnya seperti sepeda motor milik bersama yaitu milik A dan B, yang kemudian A mengambil dari kekuasaan B lalu menjualnya. Akan tetapi bila semula sepeda motor tersebut telah berada dalam kekuasaannya kemudian menjualnya, maka bukan pencurian yang terjadi melainkan penggelapan (Pasal 372 KUHP).

2) Unsur-Unsur Subjektif berupa:

a) Maksud untuk memiliki

Maksud untuk memiliki terdiri dari dua unsur, yakni unsur pertama maksud (kesengajaan sebagai maksud atau *opzet als oogmerk*), berupa unsur kesalahan dalam pencuriandan kedua

unsur memilikinya. Dua unsur itu tidak dapat dibedakan dan dipisahkan satu sama lain. Dalam hal tersebut berarti sebelum melakukan perbuatan mengambil dalam diri pelaku sudah terkandung suatu kehendak (sikap batin) terhadap barang itu untuk dijadikan sebagai miliknya.

b) Melawan hukum

Unsur melawan hukum dalam tindak pidana pencurian yaitu maksud memiliki dengan melawan hukum atau maksud memiliki itu ditunjukkan pada melawan hukum, artinya ialah sebelum bertindak melakukan perbuatan mengambil benda, ia sudah mengetahui dan sudah sadar memiliki benda orang lain itu adalah bertentangan dengan hukum<sup>6</sup>. Karena alasan inilah maka unsur melawan hukum dimaksudkan ke dalam unsur melawan hukum subjektif. Pendapat ini kiranya sesuai dengan keterangan dalam MvT yang menyatakan bahwa, apabila unsur kesengajaan dicantumkan secara tegas dalam rumusan tindak pidana, berarti kesengajaan itu harus ditujukan pada semua unsur yang ada dibelakangnya.

b. *Stowaway*

*International Maritime Organization (IMO)*

mendefinisikan *stowaway* (penumpang gelap) sebagai seseorang yang secara sembunyi-sembunyi berada di kapal, atau di kargo yang

---

<sup>6</sup>Moeljatno, Azas-azsas Hukum Pidana ( Jakarta: Rineka Cipta,2002), hlm.33

kemudian dimuat di kapal tanpa persetujuan dari pemilik kapal, kapten kapal, atau *crew* kapal yang kemudian diketahui setelah meninggalkan pelabuhan atau disaat bongkar muat dilakukan di pelabuhan tujuan dan dilaporkan sebagai *stowaway* (penumpang gelap) pada pihak yang berwenang. Penumpang gelap ini biasanya akan menghadapi situasi yang berbahaya, karena status mereka yang *illegal* maka tidak jarang mereka harus menghabiskan hari di kapal tanpa makan dan minum, hal ini sangat beresiko pada kematian. Selain itu mereka juga beresiko untuk di penjara karena perbuatan mereka yang melanggar hukum.

Ada berbagai alasan, tujuan dan cara untuk seseorang bisa menjadi penumpang gelap di kapal, tapi biasanya mereka berusaha untuk menghindari daerah yang sedang dalam konflik, ketidakstabilan ekonomi dinegarannya, adanya kesenjangan sosial dan berharap untuk mendapat peluang hidup yang lebih baik di negara orang. Berbagai jenis atau tipe penumpang gelap akan membawa masalah yang berbeda bagi *crew* kapal dan mungkin memerlukan tindakan penanganan yang berbeda pula. Paling tidak penyelidikan dan identifikasi perlu dilakukan pada penumpang gelap yang telah ditemukan selain itu biaya pemulangan bagi penumpang gelap ke negara asalnya juga harus dikeluarkan oleh pemilik kapal, untuk itu perlu diketahui tipe dari penumpang gelap ini. Berikut tipe penumpang gelap berdasarkan alasan mereka:

1) Pengungsi (*Refugees*)

Pengungsi akan berusaha untuk melarikan diri dari peperangan akibat kerusuhan sipil, politik atau agama. Salah satunya adalah dengan cara menjadi penumpang gelap di kapal, penumpang gelap ini cenderung menuruti kata hati dan seringkali tidak memiliki surat-surat keterangan.

2) Imigran ekonomi (*Economic imigrants*)

Kesulitan ekonomi akan membuat seseorang berusaha untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik, dengan menjadi penumpang gelap, orang tipe ini berharap untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik di negara orang. Tetapi kebanyakan mereka malah akan menjadi beban atau tanggungan bagi negara tersebut.

3) Pencari suaka (*Asylum seekers*)

Pencari suaka adalah seorang yang berusaha mencapai sebuah negara dimana suaka dapat diberikan atau imigran ekonomi yang mengklaim suaka sehingga berharap untuk tidak dipulangkan. Mereka akan mencoba untuk menyembunyikan identitas asli mereka atau mengadopsi kebangsaan dari suatu wilayah yang sedang terjadi konflik.

4) Imigran gelap (*Illegal immigrants*)

Imigran gelap tidak menginginkan kehadiran mereka diketahui oleh pihak berwenang, berharap untuk bisa memasuki suatu negara tanpa terdeteksi. Penumpang gelap umumnya diperlakukan sebagai imigran gelap di pelabuhan tujuan sesuai dengan undang-undang dari negara yang bersangkutan.

5) Penjahat (*Criminals*)

Jenis terakhir dari penumpang gelap dan mungkin yang paling mengkhawatirkan adalah penjahat, mereka mungkin menggunakan kekerasan dan mungkin terlibat dengan perdagangan obat-obatan atau kegiatan *illegal* lainnya. Penumpang gelap ini sering melakukan perjalanan dalam kelompok dan dapat menimbulkan sebuah ancaman yang serius bagi awak kapal, mereka juga terkadang mencari keuntungan dengan menuntut uang tebusan dari pemilik kapal.

Selain berdasarkan tipe diatas, *stowaway* (penumpang gelap) juga dapat dibedakan berdasarkan cara mereka beroperasi menjadi penumpang gelap. Berikut ini tipe *stowaway* berdasarkan cara beroperasi mereka:

1) *The opportunist*

*The Opportunist* adalah individu yang bertindak sendiri, telah membuat keputusan untuk menjadi penumpang gelap secara mendadak. Biasanya seorang buruh di pelabuhan atau orang yang

terkait, *opportunist stowaway* tidak memiliki persiapan yang matang sehingga mudah untuk dicegah.

2) *The dedicated individuals*

*The dedicated individuals* kemungkinan akan bekerja atau beroperasi atas keinginannya sendiri, tetapi dia lebih memiliki persiapan yang matang, setelah merencanakan rute akan mencari kapal dengan tujuan tertentu.

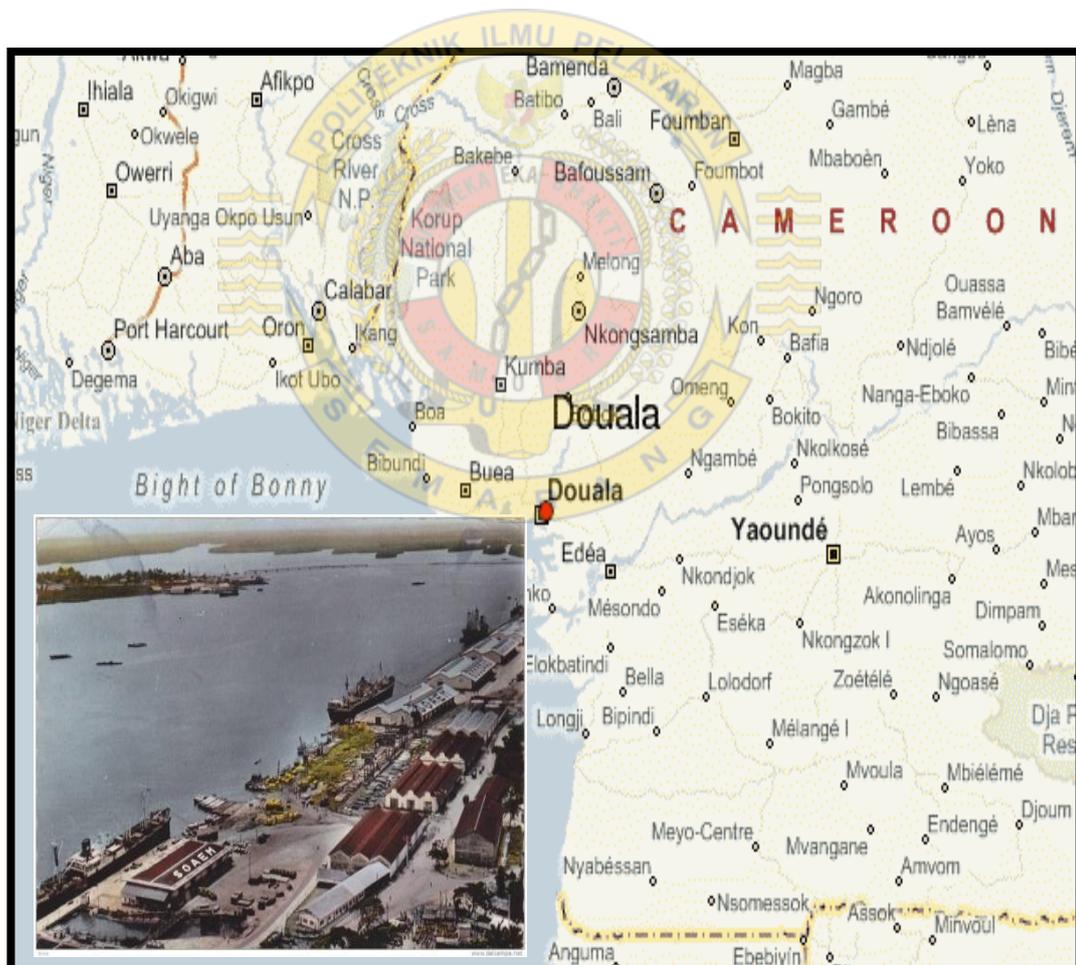
3) *The organized*

Merupakan penumpang gelap yang beroperasi secara berkelompok dan terorganisasi, mereka cenderung untuk menargetkan kapal-kapal *liner* atau kapal yang dicarter secara *liner*.

## 5. Douala, Kamerun Afrika Barat

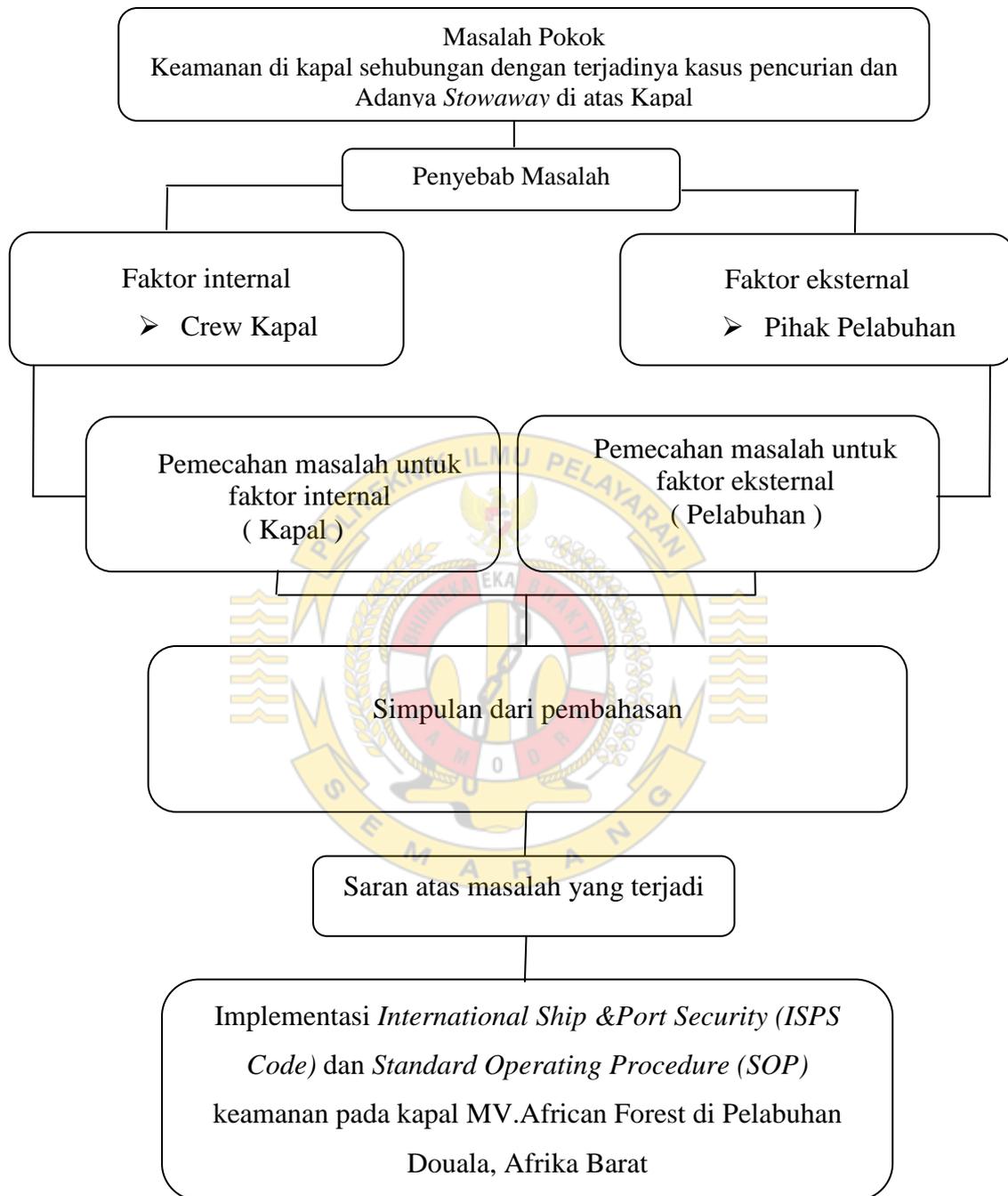
Douala adalah kota terbesar di Kamerun dan Ibu Kota Provinsi Litoral. Jembatan Bonaberi yang membentang di atas Sungai Wouri membelah kota komersial ini menjadi dua bagian. Penduduknya berjumlah sekitar 1,6 juta jiwa (1991). Douala terletak pada koordinat 4°3' LU 9°42' BT. Sebagian besar komoditas-komoditas ekspor Kamerun (minyak, kakao dan kopi) diangkut dari kota ini. Chad, negara tetangga yang terkurung daratan, sehingga menjadikan Douala sebagai lokasi transit bagi aktivitas perdagangannya.

Douala awalnya berupa tempat perdagangan manusia tidak lama setelah bangsa Portugal tiba tahun 1472. Dia kemudian menjadi bagian dari sebuah protektorat Jerman pada 1884 dan Kamerun Perancis pada 1919. Pasar terbesar di Kamerun, Pasar Eko, terletak di Douala. Daerah-daerah penting di Douala antara lain Bonanjo (pusat pemerintahan dan bisnis) dan Akwa (identik dengan kehidupan malam). Douala dilayani oleh Bandara Douala (tersibuk di Kamerun), Pelabuhan Douala (terbesar di Kamerun).



Gambar 2.1 Peta Douala Kamerun Afrika Barat

## B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian

### C. Definisi Operasional

1. PBB : Persatuan Bangsa-bangsa adalah organisasi internasional yang didirikan pada tanggal 24 Oktober 1945 untuk mendorong kerjasama internasional. Badan ini merupakan pengganti Liga Bangsa-bangsa dan didirikan setelah Perang Dunia II untuk mencegah terjadinya konflik serupa. Pada saat didirikan, PBB memiliki 51 negara anggota; saat ini terdapat 193 anggota.
2. UNCLOS : *United Nations Convention on the Law of the Sea* merupakan perjanjian hukum laut yang dihasilkan dari konferensi PBB yang berlangsung dari tahun 1973 sampai dengan tahun 1982.
3. IMO : *Intenational Maritime Organization* merupakan salah satu Badan Khusus Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) yang menangani masalah-masalah kemaritiman, didirikan berdasarkan konvensi pembentukannya pada tanggal 6 Maret 1948 di Jenewa dan mulai berlaku pada tanggal 17 Maret 1958.
4. MSC : *Maritime Security Committeee* adalah komite yang menangani pengaturan-pengaturan masalah keselamatan dan keamanan pelayaran (*maritime safety and security*) seperti: keselamatan navigasi, stabilitas kapal, konstruksi pembangunan kapal, komunikasi maritim, keamanan maritim dari ancaman perompakan di laut dan sejenisnya.
5. SOLAS : *Safety of Life at Sea* adalah suatu aturan mengenai segala alat keselamatan dan hal-hal yang mengatur tentang peraturan tentang keselamatan di kapal.

6. ISPS Code : *International Ship and Port Facility Security Code* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan paska serangan 11 September di Amerika Serikat.
7. DA : *Designed Authority* adalah penyelenggara yang dikenal didalam Pemerintah yang mengadakan perjanjian sebagai yang bertanggung jawab untuk memastikan implementasi dari ketentuan-ketentuan pasal ini yang menyanggung tentang keamanan fasilitas pelabuhan dan hubungan kapal/pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan, dalam hal ini Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
8. DoS : *Declaration of Security* adalah suatu persetujuan yang dicapai antar suatu kapal dan bisa juga suatu fasilitas pelabuhan atau kapal yang lainnya dengan yang mana ia berinteraksi, menetapkan langkah keamanan yang masing-masing akan menerapkannya.
9. RSO : *Recognized Security Organization* adalah 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.

10. SSP : *Ship Security Plan* adalah Rancangan Keamanan Kapal yang disusun untuk menjamin pemberlakuan tindakan-tindakan diatas kapal yang dirancang untuk melindungi para penumpang kapal, barang-barang, unit angkutan barang, perbekalan kapal atau kapal dari resiko keamanan. (ISPS-A 2. 1.4).
11. CSO : *Company Security Officer* adalah Orang yang ditugaskan oleh Perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilaksanakan, bahwa SSP disusun, diajukan untuk memperoleh persetujuan, dan sesudah itu dilaksanakan dan disimpan. CSO bertindak sebagai penghubung dengan para pejabat keamanan fasilitas pelabuhan dan pejabat keamanan kapal.(ISPS-A 2.1.7)
12. SSO : *Ship Security Officer* adalah orang di atas kapal yang ditugaskan oleh Perusahaan untuk bertanggung jawab atas keamanan kapal, termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan SPP, SSO juga menjadi penghubung dengan CSO dan para pejabat keamanan fasilitas pelabuhan.(ISPS-A 2.1.6). SSO bertanggung jawab kepada Nakhoda.
13. PFSP : *Port Facility Security Plan* adalah Rencana yang disusun untuk menjamin pemberlakuan tindakan-tindakan diatas kapal yang dirancang untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, para penumpang, barang, satuan-satuan angkutan barang dan perbekalan kapal dalam lingkungan fasilitas pelabuhan dari berbagai resiko keamanan, (ISPS-A 2.1.5).
14. PFSO : *Port Facility Security Officer* adalah Orang yang ditugaskan untuk menyusun, melaksanakan, memperbaiki dan memelihara PFSP dan bertindak sebagai penghubung dengan para SSO dan CSO, (ISPS- A. 2.1.8).

15. PSC : *Port Security Committee* adalah Organisasi yang terdiri dari Adpel/Kanpel selaku Koordinator, Kabid/Kasi Penjagaan dan Penyelamatan selaku Koordinator Pelaksana dan Perwakilan Instansi terkait selaku Anggota.
16. PSO : *Port Security Officer* adalah pejabat Kabid/Kasi Penjagaan dan Penyelamatan sebagai Koordinator Keamanan Pelabuhan.
17. *Security lv.1* : *Security Level 1* atau Keamanan tingkat 1 adalah tingkat dimana perlindungan minimum dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara setiap saat.
18. *Security lv.2* : *Security level 2* atau Keamanan tingkat 2 adalah tingkat dimana tambahan perlindungan dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara untuk jangka waktu tertentu sebagai hasil dari peningkatan resiko dari peristiwa keamanan.
19. *Security lv.3* : *Security Level 3* atau Keamanan tingkat 3 adalah tingkat untuk kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus yang semestinya ditetapkan untuk jangka waktu terbatas ketika suatu peristiwa keamanan dimungkinkan atau nyata, meskipun bisa jadi tidak mungkin untuk dapat menemukan/mengenali tujuan sarannya yang khusus.
20. Verifikasi : Verifikasi adalah Pemeriksaan/audit terhadap Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP) serta semua ketentuan dan prosedur terkait dalam rancangan keamanan kapal dan pelabuhan yang harus dipenuhi.



**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2017**