

**FAKTOR-FAKTOR YANG MENYEBABKAN
TERJADINYA PENCURIAN DI ATAS KAPAL
KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR**



**Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV**

DIONISIUS AMA MARAN

NIT 07.19.032.1.05

PROGRAM STUDI

TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2023

**FAKTOR-FAKTOR YANG MENYEBABKAN
TERJADINYA PENCURIAN DI ATAS KAPAL
KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR**



**Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV**

DIONISIUS AMA MARAN

NIT 07.19.032.1.05

**PROGRAM STUDI NAUTIKA
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

TAHUN 2023

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dionisius Ama Maran

Nomor Induk Taruna : 0719032105

Program Studi : Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

FAKTOR-FAKTOR YANG MENYEBABKAN TERJADINYA PENCURIAN DI ATAS KAPAL KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya

SURABAYA, Maret 2023

Dionisius Ama Maran

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **FAKTOR-FAKTOR YANG MENYEBABKAN
TERJADINYA PENCURIAN DI ATAS KAPAL
KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR**

Nama Taruna : Dionisius Ama Maran

NIT : 07.19.032.1.05


Program Studi : Dipolma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan


Surabaya, 26 Juli 2023

Menyetujui


Pembimbing I


P. E. SUWONDO, S.Si.T, M.Pd., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197702142009121000

Pembimbing II


DYAH RATNANINGSIH, S.S., M.Pd
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 196306251993031001

Mengetahui
Ketua Jurusan Studi Nautika
Politeknik Pelayaran Surabaya


ANAK AGUNG ISTRI SRI WAHYUNI, S.Si.T., M.Adm.SDA
Penata Tk. I (III/d)
NIP.197812172005022001

**FAKTOR-FAKTOR YANG MENYEBABKAN TERJADINYA PENCURIAN
DI ATAS KAPAL KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR**

Disusun dan Diajukan Oleh:

DIONISIUS AMA MARAN

NIT.07.19.032.1.05

Program Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Telah dipertahankan di depan panitia ujian Karya Ilmiah Terapan

Pada tanggal, 4 Agustus 2023

Menyetujui:

Penguji I



Dr. ARLEINY, S.Si.T., M.M., M.Mar

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 198206092010122002

Penguji II



IIE SUWONDO, S.Si.T., M.Pd., M.Mar

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19770214009121000

Penguji III



DYAH RATNANINGSIH, S.S., M.Pd

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 198003022005022001

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Nautika
Politeknik Pelayaran Surabaya



ANAK AGUNG ISTRI SRI WAHYUNI, S.Si.T., M.Adm.SDA

Penata Tk. I (III/d)

NIP.197812172005022001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus atas berkat karunia-Nya, penulisan kertas kerja dalam bentuk proposal Karya Ilmiah Terapan ini dapat terselesaikan. Penulisan ini juga untuk memenuhi persyaratan Pendidikan Program Diploma IV yang berjudul **“FAKTOR-FAKTOR YANG MENYEBABKAN TERJADINYA PENCURIAN DI ATAS KAPAL KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR”**.

Dalam menyelesaikan proposal Karya Ilmiah Terapan ini, peneliti banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Yth. Bapak Heru Widada, M.M. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah membantu dengan menyediakan fasilitas dan pelayanan, sehingga saya dapat menyelesaikan proposal ini.
2. Yth. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda selaku Ketua Program Studi Nautika yang telah memberikan kemudahan dan pengarahan untuk menyelesaikan proposal dengan baik.
3. Yth Bapak I'ie Suwondo, S.Si.T, M.Pd., M.Mar selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran dalam membimbing dan memberikan penulis petunjuk dalam pengerjaan Karya Ilmiah Terapan ini.
4. Yth. Ibu Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan pengarahan dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Yth. Ibu Dr.Arleiny, S.Si.T.,M.M.Mar selaku dosen penguji I yang telah memberika bimbingan, arahan, masukan dan koreksi dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini.
6. Yth. Seluruh staf dosen Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan ilmu serta bimbingannya.

7. Kedua Orang Tua dan keluarga di larantuka yang selalu mendukung penulis secara moral dan materil beserta doa yang dipanjatkan.
8. Seluru *crew* MV.Titanium yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman kepada penulis pada saat praktek.
9. Teman-teman angkatan X Politeknik Pelayaran Surabaya, khususnya kelas TROK B reguler
10. Kontrakan *the raid*, terima kasih telah berbagi banyak cerita serta semangat dan bantuan kepada penulis.

Tiada yang dapat penulis persembahkan kepada beliau selain do'a, semoga semua amal dan jasa baik yang beliau lakukan mendapatkan imbalan dari Tuhan Yang Maha Esa. Peneliti menyadari bahwa masih banyak aspek yang perlu ditingkatkan dan dikembangkan dalam penelitian ini. Harapannya adalah agar Karya Ilmiah Terapan ini dapat memberikan manfaat bagi pengembangan pendidikan dan pelatihan pelayaran.

Surabaya, Maret 2023

DIONISIUS AMA MARAN

NIT : 0719032105

ABSTRAK

DIONISIUS AMA MARAN, Faktor-faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Pencurian Di Atas Kapal Ketika Kapal Berlabuh Jangkar. Di bimbing oleh Bapak I'ie Suwondo, S.Si.T, M.Pd., M.Mar selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd selaku Dosen Pembimbing II.

Pencurian di atas kapal saat berlabuh jangkar merupakan masalah yang cukup kompleks dan seringkali menimbulkan risiko keamanan dan kerugian finansial bagi kapal, kru, dan penumpang. Maka dari itu penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyebab terjadinya pencurian di atas kapal dan menganalisis dampaknya terhadap keamanan dan keselamatan kapal. Penelitian telah dilaksanakan pada saat praktek laut selama 12 bulan di atas kapal. Jenis penelitian menggunakan penelitian kualitatif dengan data primer melalui narasumber secara langsung dan data sekunder dari buku buku yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, maka penulis menggunakan teknik observasi, dokumentasi dan wawancara.

Setelah data terkumpul selanjutnya digunakan teknik analisis data meliputi reduksi data, penyajian data dan menarik kesimpulan. Hasil yang didapat penulis selama melakukan penelitian adalah lingkunganatau area berlabuh jangkar yang tidak aman, akses yang mudah, kurangnya pengawasan dan penjagaan, tidak danya Sistem keamanan, penerangan di atas kapal gelap, kesempatan yang tersedia, kurangnya koordinasi dalam pelaksanaan dinas jaga, kurangnya koordinasi dengan otoritas lokal.

Kata kunci: Faktor Keamanan, Faktor Pencurian Ketika Berlabuh jangkar, dan Upaya Pencegahan Pencurian

ABSTRACT

DIONISIUS AMA MARAN, Factors Causing Theft Aboard Ships When Ships Are Anchored. Supervised by Mr. I'ie Suwondo, S.Sc.T, M.Pd., M.Mar as 1st Supervisor and Mrs. Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd as 2nd Supervisor.

Theft aboard a ship during anchoring is a fairly complex issue and often poses security risks and financial losses to the vessel, crew, and passengers. Therefore, this research aims to identify the underlying factors causing theft on board ships and analyze their impact on ship security and safety. The study was conducted during a 12-month sea practice aboard the ship. This research employs qualitative methods with primary data collected directly from informants and secondary data from relevant books addressing the issue under investigation. The author utilized observation, documentation, and interviews as data collection techniques.

After data collection, data analysis techniques were employed, including data reduction, data presentation, and drawing conclusions. The findings from the research indicate that factors contributing to theft include unsafe anchoring environments, easy access, lack of supervision and guarding, absence of a security system, inadequate onboard lighting, available opportunities, insufficient coordination during duty shifts, and lack of coordination with local authorities.

Keywords: *Security Factors, Theft Factors When Anchoring, and Theft Prevention Efforts.*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL.....	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Batasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	6
1. Teoritis	6
2. Praktis	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	7
B. Landasan Teori	10
1. Definisi Faktor dan Penyebab.....	10
2. Pencurian.....	10
4. Berlabuh Jangkar.....	21
5. Ship Security Officer (SSO).....	28
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	31
A. Jenis Penelitian	31
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	32
1. Lokasi Penelitian.....	32
2. Waktu Penelitian	32
C. Jenis dan Sumber Data.....	32
1. Jenis Data.....	32
2. Sumber Data.....	33
D. Teknik Pengumpulan Data.....	34

1. Wawancara.....	34
2. Dokumentasi	34
3. Observasi.....	35
E. Teknik Analisis Data.....	35
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	38
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	38
B. Hasil Penelitian	41
1. Penyajian Data	41
C. Analisis Data.....	56
1. Data observasi	56
2. Data wawancara	57
3. Dokumentasi	57
D. Pembahasan	57
BAB V PENUTUP	63
A. Kesimpulan.....	63
B. Saran.....	64
DAFTAR PUSTAKA	66

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kapal Perang	15
Gambar 2. 2 Kapal Negara.....	15
Gambar 2. 3 Kapal Barang Biasa	16
Gambar 2. 4 Kapal Petikemas	16
Gambar 2. 5 Kapal Roro	17
Gambar 2. 6 <i>General Cargo Carrier</i>	18
Gambar 2. 7 <i>Bulk Cargo Carrier</i>	18
Gambar 2. 8 Kapal Tanker	19
Gambar 2. 9 <i>Off shore Supply Ship</i>	19
Gambar 2. 10 <i>Special Designed Ship LNG</i>	20
Gambar 2. 11 Kapal <i>cellular container</i>	20
Gambar 2. 12 Kapal Berlabuh Jangkar.....	21
Gambar 2. 13 Jangkar Menggaruk	22
Gambar 2. 14 Alat-Alat Jangkar.....	27
Gambar 2. 15 Kerangka Berpikir	30
Gambar 4. 1 Kapal MV.TITANIUM	38
Gambar 4. 2 <i>Ship Particular</i> MV.TITANIUM	39
Gambar 4. 3 <i>Crew List</i>	40
Gambar 4. 5 Area berlabuh di peta.....	42
Gambar 4. 6 Tidak menggunakan radar pada malam hari	45
Gambar 4. 7 <i>twist lock</i> dan <i>bridge fitting</i> sebelum dicuri	46
Gambar 4. 8 <i>twist lock</i> dan <i>bridge fitting</i> setelah dicuri	47
Gambar 4. 9 A/B mengantuk saat sedang melaksanakan tugas jaga.....	48
Gambar 4. 10 <i>All crew</i> melaksanakan <i>safety meeting</i> untuk meminimalisir kasus pencurian.....	49

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Data pencurian saat kapal berlabuh jangka.....	3
Tabel 2. 1 <i>Review Penelitian Sebelumnya</i>	7
Tabel 3. 1 Informasi Data Analisis.....	37

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari lebih dari 17.000 pulau. Karena pulau-pulau ini dipisahkan oleh laut dan selat, maka diperlukan sarana transportasi yang memadai untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya.

Transportasi laut, khususnya pelayaran, merupakan sektor strategis dalam pengangkutan barang dan penumpang, dan memiliki peran yang sangat vital bagi Indonesia. Pelayaran menjadi salah satu pilar ekonomi Indonesia karena mampu mengangkut muatan besar dalam satu perjalanan dengan biaya yang lebih terjangkau dibandingkan sektor transportasi lainnya. Hingga saat ini, pelayaran tetap menjadi bagian penting dalam bisnis, baik dari perspektif pemilik muatan, penerima muatan, pengirim, maupun pihak lain yang terlibat dalam sektor pelayaran. Jika transportasi laut mengalami gangguan, maka perekonomian nasional juga akan terdampak.

Seiring berjalannya waktu dengan kemajuan ilmu dan teknologi modern serta pesatnya perkembangan dunia kemaritiman baik di pelayaran nasional maupun internasional, terdapat banyak aspek yang harus diperhatikan dalam dunia maritim, Hal-hal tersebut mencakup kelaikan kapal untuk berlayar, keselamatan kapal itu sendiri serta dampak lingkungan yang dilalui kapal beserta keamanannya terhadap lingkungan sekitarnya. Dalam perkembangan faktor keamanan di lingkungan laut, banyak perhatian yang diberikan terhadap potensi ancaman

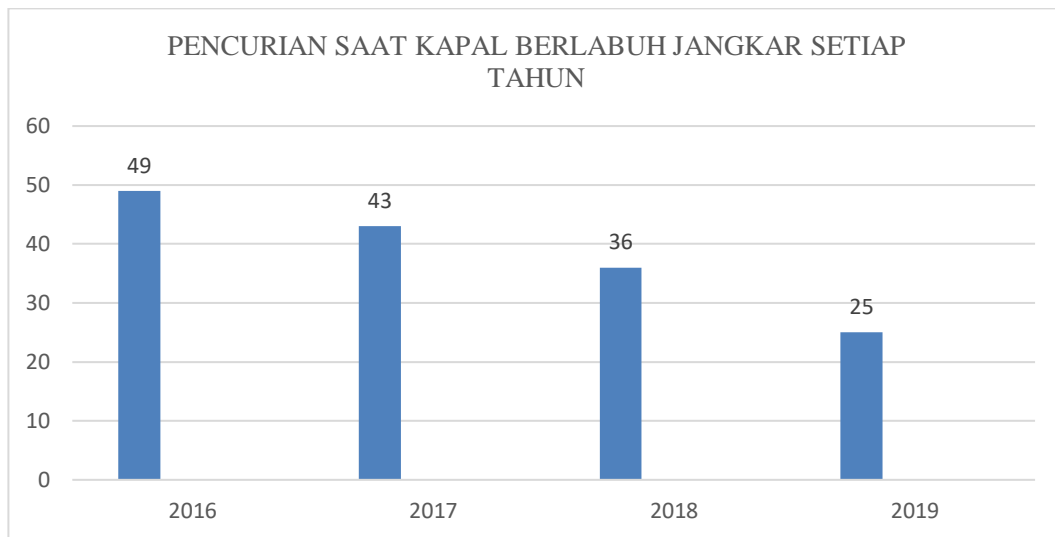
terhadap kapal. Ancaman-ancaman tersebut mencakup perampasan dan pencurian, penyelundupan obat atau bahan terlarang keberadaan imigran gelap dan penumpang ilegal, pembajakan serta perampokan kapal, sabotase, dan tindakan teroris. Dalam penelitian ini penulis berfokus pada masalah pencurian yang terjadi di atas kapal saat berlabuh.

Angka kejadian pencurian kapal saat berlabuh yang tinggi menyebabkan beberapa wilayah perairan Indonesia dianggap tidak aman untuk pelayaran. Oleh karena itu, Korps Kepolisian Perairan dan Udara (Korpolairud) Badan Pemeliharaan Keamanan (Baharkam) Kepolisian Republik Indonesia merespon dengan menciptakan inovasi program *Quick Response* Pencegahan Pencurian di atas Kapal Pada Area kapal Berlabuh. Hal ini merupakan salah satu respon yang memiliki masalah utama terhadap keamanan dan keselamatan Padang area berlabuhnya kapal yang sedang lego jangkar, apabila keamanan perairan di wilayah Indonesia dianggap tidak nyaman maka risiko besar berdampak pada reputasi Indonesia, yang akan menyebabkan menurunnya investasi. Dan ini akan mengganggu pertumbuhan dan perkembangan ekonomi negara Indonesia.

Implementasi terhadap sepuluh titik di area yang paling rawan pada perairan Indonesia yang lebih khususnya di area wilayah berlabuhnya kapal menjadi salah satu sasaran dalam pelaksanaan pelayanan inovasi untuk bantuan secara cepat sebagai usaha pengamanan dan pencegahan akibat pencurian di atas kapal-kapal tersebut. Pada area rawan atau hot spot ini berada pada Belawan, Dumai, Pulau Nipa, Tanjung Priok, Gresik, Taboneo, Muara Berau, Tanjung Butan, Balikpapan, dan Tanjung Berakit.

Angka kejadian yang terjadi pada inovasi kejahatan pada area lego jangkar sangat tinggi. Para IMB melaporkan bahwa kejadian pencurian di atas kapal terjadi terus menerus. Berikut tabel dibawah ini merupakan data pencurian saat berlabuh jangkar

Tabel 1. 1 Data pencurian saat kapal berlabuh jangka



Sumber : <https://www.menpan.go.id/site/berita-terkini/cara-korpolairud-baharkam-polri-cegah-pencurian-di-atas-kapal>.

Beberapa isu mengenai pencurian yang terjadi di atas kapal saat berlabuh secara tidak langsung membuktikan bahwa pelaksanaan dinas jaga tidak berjalan dengan baik, oleh karena itu, untuk mengantisipasi keadaan seperti itu, perlunya pelaut yang memahami tugas jaga di atas kapal dan mampu menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan ketentuan yang sudah diatur oleh *International Maritime Organization* (IMO). Saat penulis melakukan praktik laut di atas kapal yang ditunjuk sebagai *Ship Security Officer*, adalah Mualim I (*Chief Officer*).

Mualim I memiliki tanggung jawab penuh terhadap keamanan dan keselamatan kapal beserta seluruh awaknya, dengan pengawasan dari Nakhoda. Namun, dalam pelaksanaannya, setiap perwira dan A/B (*Able Seaman*) yang bertugas dalam jaga harus aktif berpartisipasi dalam menjaga keamanan dan keselamatan kapal secara bergantian setiap jam jaga. Saat kapal berlabuh jangkar di rede Ambon telah terjadi pencurian di atas kapal ketika penulis melaksanakan prala pada tahun 2022, yang menyebabkan hilangnya beberapa *Twist lock* dan *bridge fitting* yang berada di dalam kotak dekat *cross deck crane* 1 dan 2 dan tidak ada yang mengetahui kapan pencuri naik ke kapal.

Mengingat pentingnya *Twist lock* dan *bridge fitting* dalam proses bongkar muat, penulis menyimpulkan bahwa penting untuk menjaga *Twist lock* dan *bridge fitting* yang ada di kapal. Hal ini bertujuan untuk memastikan kelancaran operasional di atas kapal saat kapal bersandar di pelabuhan atau dermaga untuk melaksanakan bongkar dan muat. Berdasarkan hal tersebut, penulis ingin meneliti lebih lanjut mengenai faktor penyebab terjadinya pencurian diatas kapal saat berlabuh jangkar dan upaya apa yang perlu diterapkan di atas kapal untuk meningkatkan sistem keamanan kapal serta mencari solusi agar keamanan dan lingkungan di atas kapal lebih terjaga. Berdasarkan hal diatas maka dari itu penulis ingin meneliti kasus ini lebih lanjut sehingga penulis tertarik mengambil judul “ Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Pencurian Di Atas Kapal Ketika Kapal Berlabuh Jangkar”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang sebelumnya, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar ?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar ?

C. Batasan Masalah

Agar pembahasan dalam karya tulis ilmiah ini tetap berfokus pada pokok permasalahan yang sudah diuraikan di atas menjadi terarah, maka penulis memberikan pembatasan ruang lingkup dalam penelitian ini. Batasan ini diperlukan supaya penelitian ini memberikan hasil yang tepat. Dalam hal ini penulis hanya membahas mengenai faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pencurian dan upaya yang dilakukan untuk mengatasi pencurian di atas kapal khusus pada saat kapal sedang berlabuh jangkar di *rede* Ambon.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, adapun tujuan dari penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar.
2. Mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Teoritis

Dengan adanya penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan referensi dan sumbangan pikiran dalam bidang ilmu pelayaran terkait hal menjaga keamanan kapal agar terhindar dari pencurian, khususnya mengetahui faktor penyebab terjadinya pencurian ketika kapal berlabuh jangkar dan upaya yang dilakukan untuk menjaga keamanan kapal.

2. Praktis

Adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan untuk nahkoda dan mualim jaga dalam pelaksanaan dinas jaga agar bertanggung jawab dalam menjalankan tugasnya dengan baik pada saat berlabuh jangkar, sehingga dapat meminimalisir tindakan pencurian yang sering terjadi ketika kapal berlabuh jangkar.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Di dalam bab ini, *review* penelitian sebelumnya sangat bermanfaat untuk mengetahui apa hasil dan perbedaan dari penelitian sebelumnya. Oleh karena itu penulis membutuhkan beberapa informasi dari beberapa penelitian terdahulu, berikut *review* penelitian terdahulu yang digunakan di dalam penelitian ini.

Tabel 2. 1 *Review* Penelitian Sebelumnya

NO	NAMA	JUDUL	JENIS PENELITIAN	HASIL
1	Andhi Setiawan (Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2017)	Implementasi <i>Internasional Ship & Port Security (ISPS Code)</i> Dan <i>Standard Operating Procedure (SOP)</i> Kemanan Pada Kapal MV. African Forest Di Pelabuhan Douala, Afrika Barat.	Metode Kualitatif	Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa ditemukan <i>stowaway</i> di atas kapal dan pencurian alat muat merupakan akibat dari kurangnya pengetahuan dan pemahaman <i>crew</i> dalam pengimplementasian ISPS Code, kurangnya familiarisasi terhadap pelaksanaan keamanan di atas kapal dan belum maksimalnya pelaksanaan <i>Standard Operating Procedure (SOP)</i> .

2	Agnesya Mayola (Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2018)	Optimalisasi Penerapan Security Patrol Guna Menghindari Terjadinya Pencurian Terjadinya Pencurian Material Di Atas Kapal MT.Pungut/P.1022.	Metode Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan: 1. Penerapan Security Patrol di atas kapal perlu dioptimalkan karena masih terjadinya pencurian material di atas kapal MT. Pungut/P.1022. 2. Mengoptimalkan penerapan Security Patrol di atas kapal dengan cara meningkatkan pengamanan dalam setiap kegiatan yang dilakukan
3	Dwi Antor, Sri Purwantini, dan M.Ikhsannudin (Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2018)	Analisis Peningkatan Dinas Jaga Di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan Pada Kapal MT.Sei Pakning	Metode Kualitatif	Dari hasil peneliti yang menyebabkan kurangnya efektifnya pelaksanaan dinas jaga di daerah rawan di kapal MT.Sei Pakning adalah peralatan pemunjang ke amanan seperti <i>handy talky</i> ,senter pentungan yang tidak ada ,CCTV yang <i>trauble</i> .Dan pelaksanaan ISPS Code yang tidak di terapkan secara baik
4	Nur Indiyah Prasetyani (Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2018)	Optimalisasi Dinas Jaga Di MT. Anggraini Excellent Untuk Meningkatkan Keamanan Saat Di Pelabuhan Terminal Pontianak.	Metode Kualitatif	Dari hasil penelitian dapat diketahui pada saat pelaksanaan dinas jaga berlabuh jangkar. Faktor yang menyebabkan kapal terjadi pencurian dan penerapan ISM Code adalah adanya faktor tempat berlabuh yang

				rawan pencurian, kondisi petugas jaga yang kurang fit dalam melaksanakan tugas jaga, penerapan standing order yang kurang maksimal, serta penerapan dinas jaga yang tidak sesuai dengan aturan di pelabuhan kurang aman saat berlabuh jangkar.
5	Affandiansyah, Alfian (Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2021)	Penerapan ISPS Code Pada MV. Spring Mas Dalam Upaya Mencegah Pencuri Naik Ke Atas Kapal Di Pelabuhan Belawan	Metode Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan ISPS Code pada kapal MV.Spring Mas belum sepenuhnya berjalan baik karena masih belum sesuai dengan ketentuan ISPS Code yaitu berdasarkan kebiasaan.

Sumber : Jurnal Ilmiah

B. Landasan Teori

Landasan teori ini berisi tentang sumber teori yang akan menjadi dasar dalam penelitian ini untuk merangkum data dan informasi serta pengertian yang berkaitan dengan judul “Faktor-Faktor yang Menyebabkan Terjadinya Pencurian di Atas Kapal Ketika Kapal Berlabuh Jangkar”

1. Definisi Faktor dan Penyebab

Berdasarkan kutipan dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Faktor merupakan suatu hal yang ikut menyebabkan atau mempengaruhi terjadinya suatu peristiwa. Sedangkan penyebab berasal dari kata dasar "sebab" dan memiliki arti sebagai kelas nomina atau kata benda, sehingga dapat merujuk pada nama seseorang, tempat, atau segala hal yang ada di dunia ini. Menurut KBBI, penyebab diartikan sebagai sesuatu yang menjadi penyebab terjadinya suatu peristiwa. Penyebab, pada dasarnya, berasal dari kata dasar "sebab" yang memiliki makna sebagai pemicu terjadinya suatu kejadian.

2. Pencurian

Pengertian pencurian di jelaskan oleh Abidin (2007), dalam segi bahasa (etimologi), pencurian berasal dari kata "curi" yang diberi awalan "pe-" dan akhiran "-an". Kata "curi" itu sendiri memiliki arti mengambil milik orang lain tanpa izin atau secara tidak sah, seringkali dilakukan secara sembunyi-sembunyi. Menurut Setiawan E (2012), dari kamus besar Bahasa Indonesia, Arti dari kata "curi" adalah mengambil milik orang lain tanpa izin atau dengan cara yang tidak sah, seringkali dilakukan secara sembunyi-sembunyi.

Sementara itu, arti dari "pencurian" adalah proses, cara, atau perbuatan mencuri. Sedangkan Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), pengertian pencurian beserta unsur-unsurnya dijelaskan dalam Pasal 362 KUHP. Pasal tersebut merumuskan pencurian secara pokok sebagai berikut, "barang siapa mengambil suatu benda yang seluruhnya atau sebagian milik orang lain, dengan maksud untuk dimiliki secara melawan hukum, diancam karena pencurian, dengan pidana penjara paling lama 5 Tahun atau denda paling banyak Rp. 900.000,-." Untuk lebih rinci, rumusan tersebut terdiri dari unsur-unsur objektif, yaitu perbuatan mengambil, objeknya berupa suatu benda, dan unsur keadaan yang melekat pada benda untuk dimiliki secara sebagian ataupun seluruhnya milik orang lain. Serta terdapat unsur-unsur subjektif, yang melibatkan adanya maksud untuk memiliki benda tersebut dengan cara yang melanggar hukum.

Berdasarkan pasal di atas, maka dapat diketahui bahwa delik pencurian adalah salah satu jenis kejahatan terhadap kepentingan individu yang merupakan kejahatan terhadap harta benda atau kekayaan. Pengertian pencuri perlu kita bagi menjadi dua golongan, yaitu: pencurian secara aktif dan pencurian secara pasif:

- a. Pencurian secara aktif Pencurian secara aktif adalah tindakan mengambil hak milik orang lain tanpa sepengetahuan pemilik.
- b. Pencurian secara pasif adalah tindakan menahan apa yang seharusnya menjadi milik orang lain.

Faktor-faktor penyebab terjadinya pencurian, pada dasarnya ada beberapa hal yang menyebabkan seseorang melakukan suatu tindakan pencurian termasuk pencurian dengan keadaan memberatkan yang mana hal tersebut sangatlah merugikan seseorang dan membuat kepanikan serta menimbulkan kesengsaraan orang lain. Dalam kasus yang akan dibahas yaitu Putusan NO. 796/Pid.B/2012/PN-RAP atas nama Terdakwa Hadi Kesumah faktor yang menyebabkan pelaku melakukan tindak pencurian adalah sebagai berikut:

a. Faktor kebutuhan ekonomi

Pada fase ini sangatlah berpengaruh pada seseorang atau pelaku pencurian dimana pada saat terjadinya pencurian setiap orang pasti butuh makanan dan kebutuhan hidup lainnya yang harus dipenuhi, maka hal tersebut mendorong seseorang untuk melakukan pencurian. Maka faktor ekonomi merupakan salah satu faktor yang paling dominan sehingga orang dapat melakukan kejahatan, karena disebabkan oleh kebutuhan ekonomi yang kian hari kian meningkat. Sehingga untuk memenuhi kebutuhan tersebut dapat dilakukan dengan cara mencuri atau manjarah barang orang lain.

b. Peluang

Peluang merupakan kondisi atau situasi yang memungkinkan seseorang melakukan dan menutupi suatu tindakan yang tidak jujur, Pencurian terjadi ketika peluang dan lingkungan yang mendukung aksi kejahatan ada. Kapal yang berlabuh jangkar di lokasi yang kurang terawasi atau di lingkungan yang tidak ramai bisa menjadi target pencurian. Lingkungan yang

memudahkan persembunyian atau pelarian juga dapat memainkan peran dalam mendorong pencurian.

c. Nilain barang yang tinggi

Pencurian di kapal sering kali terjadi ketika di atas kapal terdapat barang-barang bernilai tinggi lainnya. Sehingga menarik perhatian pencuri, yang kemudian merencanakan dan melaksanakan pencurian.

d. Motifasi individu

Pencurian dilakukan oleh individu atau kelompok dengan motivasi psikologis tertentu, seperti hasrat untuk petualangan atau dorongan adrenalin. Mereka melihat pencurian di kapal sebagai peluang untuk merasakan sensasi berbeda.

3. Kapal

a. Pengertian Kapal

Berdasarkan kutipan pasal 309 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) "Kapal" merupakan istilah yang mencakup segala alat berlayar, tanpa memandang nama atau sifatnya. Termasuk di dalam kategori ini adalah kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Walaupun benda-benda tersebut tidak mampu bergerak dengan daya dorongnya sendiri, namun termasuk dalam definisi "alat berlayar" karena dapat mengapung dan bergerak di atas permukaan air. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, "kapal" diartikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang dapat digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi

lainnya, ditarik atau ditunda. Ini juga mencakup kendaraan yang memiliki daya dukung dinamis, kendaraan yang berada di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Oleh karena itu, kapal yang digunakan untuk keperluan transportasi antara pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut harus memenuhi persyaratan kelayakan laut. Kelayakan laut kapal mencakup persyaratan terkait keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan yang disebabkan oleh kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, dan status hukum kapal. Maka kapal menjadi salah satu sarana transportasi yang sangat penting, terutama bagi negara maritim seperti Indonesia.

Sedangkan definisi kapal yang dijelaskan oleh Suyono (2015), kapal dapat didefinisikan sebagai kendaraan yang mengangkut penumpang dan barang di laut (termasuk sungai dan perairan lainnya). Dengan berdasarkan beberapa pengertian tentang kapal di atas, dapat disimpulkan bahwa kapal merupakan alat berlayar atau kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang di laut, dan memiliki peran yang sangat penting bagi negara maritim.

b. Jenis-Jenis Kapal

Beberapa Jenis kapal menurut Undang - undang Pelayaran UU RI No. 17 Th. 2008 sebagai berikut :

1) Kapal-Kapal Perang



Gambar 2. 1 Kapal Perang

Sumber: https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Daftar_kapal_perang_TNI-AL

NI-AL

Kapal-Kapal Perang adalah kapal Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang – undangan.

2) Kapal Negara



Gambar 2. 2 Kapal Negara

Sumber: <https://poltekpel-sby.ac.id/kapal-latih-poltekpel-surabaya-kl-03-bung-tomo/>

03-bung-tomo/

Kapal Negara adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan

ketentuan peraturan perundang - undangan untuk menegakkan hukum serta tugas - tugas pemerintah lainnya.

Sedangkan menurut pengangkutan intermoda ekspor impor melalui laut berdasarkan jenisnya, kapal dibagi menjadi beberapa jenis yaitu :

1) Kapal Barang Biasa



Gambar 2. 3 Kapal Barang Biasa

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

Kapal Barang Biasa adalah kapal yang melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum atau barang dalam partai yang tidak begitu besar.

2) Kapal Petikemas



Gambar 2. 4 Kapal Petikemas

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

Kapal Petikemas / *Full Container Vessel* adalah kapal yang khusus dibuat untuk mengangkut peti kemas (*container*). Oleh karena itu kapal ini bisa mempunyai alat bongkar / muat sendiri.

3) Kapal Roro



Gambar 2. 5 Kapal Roro

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

Kapal Roro adalah kapal yang didesain untuk bongkar barang ke kapal di atas kendaraan roda.

Menurut Drs.Suwarno, BA, MM, (2011), berikut ini kapal berdasarkan kegunaanya yaitu kapal barang (*cargo vessel*) atau konvensional. Berdasarkan jenis muatannya, kapal barang dapat dibedakan menjadi tujuh jenis, yaitu :

1) *General Cargo Carrier*



Gambar 2. 6 *General Cargo Carrier*

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

General Cargo Carrier adalah jenis kapal ini laut ini mengangkut muatan umum (*general cargo*), yang terdiri dari bermacam – macam barang dalam bentuk potongan maupun dibungkus, dalam peti, keranjang, dan lain-lain.

2) *Bulk Cargo Carrier*



Gambar 2. 7 *Bulk Cargo Carrier*

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

Bulk Cargo Carrier adalah jenis kapal laut ini mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan.

3) Kapal Tanker



Gambar 2. 8 Kapal Tanker

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

Kapal Tanker adalah kapal laut jenis ini untuk mengangkut muatan cair.

4) *Off shore Supply Ship*



Gambar 2. 9 *Off shore Supply Ship*

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

Off shore Supply Ship adalah kapal laut jenis ini untuk mengangkat bahan / peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan.

5) *Special Designed Ship*



Gambar 2. 10 *Special Designed Ship* LNG

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

Special Designed Ship adalah kapal laut ini khusus dibangun untuk muatan tertentu, seperti daging, LNG, misalnya *refrigerated cargo carrier*, *liquid gas carrier*, dan sebagainya.

6) Kapal container atau kapal *cellular container*



Gambar 2. 11 Kapal *cellular container*

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

Kapal container atau kapal *cellular container* adalah kapal laut ini untuk mengangkut muatan general cargo yang dimasukkan ke dalam container atau muatan yang perlu di bekukan dalam *reefer container*.

4. Berlabuh Jangkar

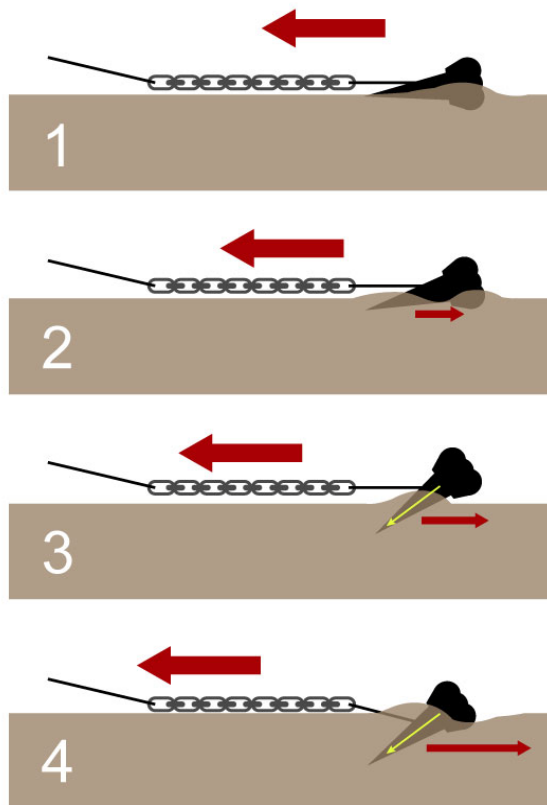
a. Pengertian Berlabuh Jangkar.



Gambar 2. 12 Kapal Berlabuh Jangkar

Sumber: Ilmu perkapalan dan logistik, 2021

Pengertian berlabuh jangkar dijelaskan oleh Hadi (2018), Berlabuh jangkar merupakan kegiatan mengikat kapal pada dasar perairan dengan tujuan agar kapal tidak terbawa arus atau angin, sehingga dapat melaksanakan berbagai kegiatan seperti menunggu kapal lain yang sedang melakukan bongkar muat kontainer dan penumpang di pelabuhan tersebut, menunggu izin untuk memasuki pelabuhan, menunggu bantuan kepanduan, serta menghindari penumpukan kapal saat akan bersandar di pelabuhan, dan kapal yang sedang melakukan kegiatan perbaikan di laut karena mengalami masalah. Pelaksanaan kegiatan berlabuh jangkar harus dilakukan dengan efisien, efektif, terkendali, dan aman. Sedangkan pendapat ahli Sjaefudin (2018), berlabuh jangkar berarti jangkar kapal "makan" di dasar perairan atau laut dan tidak mengalami pergerakan kembali seperti pada gambar di bawah ini:



Gambar 2. 13 Jangkar Menggaruk

Sumber: http://morningstarboats.com/id_anchoring.html

Hal ini membuat kapal tidak terbawa oleh pengaruh arus dan angin, atau jangkar tidak mengalami kejadian menggaruk di dasar laut. Kapal harus melabuhkan jangkarnya karena ada alasan tertentu yang memerlukannya.

Berdasarkan pandangan para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa berlabuh jangkar merupakan kegiatan mengikat kapal pada dasar perairan dengan tujuan mencegah agar kapal tidak terbawa oleh arus atau angin ketika melaksanakan berbagai kegiatan. Di antara kegiatan tersebut adalah muat bongkar barang dan penumpang, menunggu persetujuan untuk memasuki

pelabuhan, menunggu bantuan Pandu, serta untuk menghindari terjadinya penumpukan kapal saat akan bersandar di pelabuhan. di pelabuhan.

Selanjutnya definisi olah gerak kapal saat berlabuh dijelaskan oleh Hadi (2018), kapal dalam kegiatan operasional olah gerak kapal saat berlabuh tidak dapat dipisahkan oleh kegiatan berlabuh jangkar, alat-alat yang diripergunakan harus dalam kondisi layak pakai dan memiliki fungsi dengan baik seperti jangkar, rantai jangkar dan mesin jangkar. Pengertian anchor (jangkar) merupakan salah satu dari komponen yang berguna untuk membatasi olah gerak kapal pada waktu berlabuh di rede, kapal tetap dalam keadaan aman meskipun mendapatkan tekanan dari luar seperti arus, angin, gelombang dan untuk membantu dalam penambatan kapal. Jangkar adalah bagian yang tak bisa dilepaskan dari kapal dimana jangkar memiliki kegunaan selain untuk berlabuh, jangkar dalam olah gerak di atas kapal juga memiliki fungsi :

- 1) Melakukan pengikatan kapal dengan dasar perairan.
- 2) Menghindari terjadinya tubrukan.
- 3) Menahan kapal di tengah laut ketika terjadi ombak besar.
- 4) Menahan haluan kapal dari pengaruh angin.
- 5) Mencegah kapal agar tidak terdampar atau kandas.

b. Perosedur Berlabuh Jangkar

Perwira atau juru mudi yang berdinis jaga di anjunga pada saat kapal memasuki area berlabuh jangkar, satu jam sebelumnya harus melakukan

pengedaran OHN untuk persiapan kapal berlabuh jangkar. Persiapan keperluan untuk berlabuh jangkar, harus mempersiapkan hal-hal seperti :

- 1) Perwira atau jurumudi yang mendapatkan tugas di haluan harus menggunakan alat pelindung diri atau *Personal Protective Equipment* (PPE) untuk menghindari dari bahaya yang tidak diinginkan.
- 2) Tim haluan mengonfirmasikan ke kamar mesin untuk menyalakan air jangkar.
- 3) Mengkonfirmasi dengan tim anjungan jangkar mana yang akan digunakan (*port atau starboard*).
- 4) Melepaskan lashingan *wire rope* dan *bow stopper* sebelum memulai kegiatan.
- 5) Mengecek mesin jangkar, untuk memastikan pompa yang akan digunakan siap untuk digunakan.
- 6) *Stand by* untuk menunggu perintah dari anjungan untuk lego jangkar.
- 7) Melaporkan ke anjungan setiap segel yang di lego dan arah rantai jangkar.
- 8) Setelah selesai berlabuh jangkar isyarat visual bola hitam dinaikkan (pada siang hari), lampu berlabuh jangkar dinyalakan (pada malam hari) dan melaporkan ke kamar mesin air jangkar bisa dimatikan.
- 9) Memasang kembali lashing dan *bow stopper* jangkar *and wire rope*.
- 10) Mengamati keadaan disekeliling untuk memastikan kapal dalam keadaan aman dan bebas dari bahaya navigasi.

c. Persiapan Hibob Jangkar

Perwira atau juru mudi yang berdinast jaga di anjunga pada saat kapal memasuki area berlabuh jangkar, satu jam sebelumnya harus melakukan pengedaran OHN untuk persiapan hibob jangkar. Persiapan keperluan untuk hibob jangkar, harus mempersiapkan hal-hal seperti :

- 1) Perwira atau jurumudi yang mendapatkan tugas di haluan harus menggunakan alat pelindung diri atau *Personal Protective Equipment* (PPE) untuk menghindari dari bahaya yang tidak diinginkan.
- 2) Tim haluan mengonfirmasikan ke kamar mesin untuk menyalakan air jangkar.
- 3) mengecek mesin jangkar, dipastikan pompa yang akan digunakan siap untuk digunakan.
- 4) Melepaskan lashing dan *bow stopper* dan *wire rope* sebelum memulai kegiatan hibob.
- 5) Sebelum melakukan hibob jangkar time hidupkan air jangkar dan siap untuk menerima perintah dari anjungan.
- 6) Pada waktu jangkar dihibob, anjungan harus diberitahu dan laporkan tiap segel yang telah masuk.
- 7) Setelah selesai hibob jangkar, pasang kembali *lashing wire rope* dan *bow stopper*.
- 8) Isyarat visual benda bola hitam diturunkan, lampu berlabuh jangkar dimatikan pada malam hari dan melaporkan ke kamar mesin untuk mematikan air jangkar setelah selesai pengoperasian.

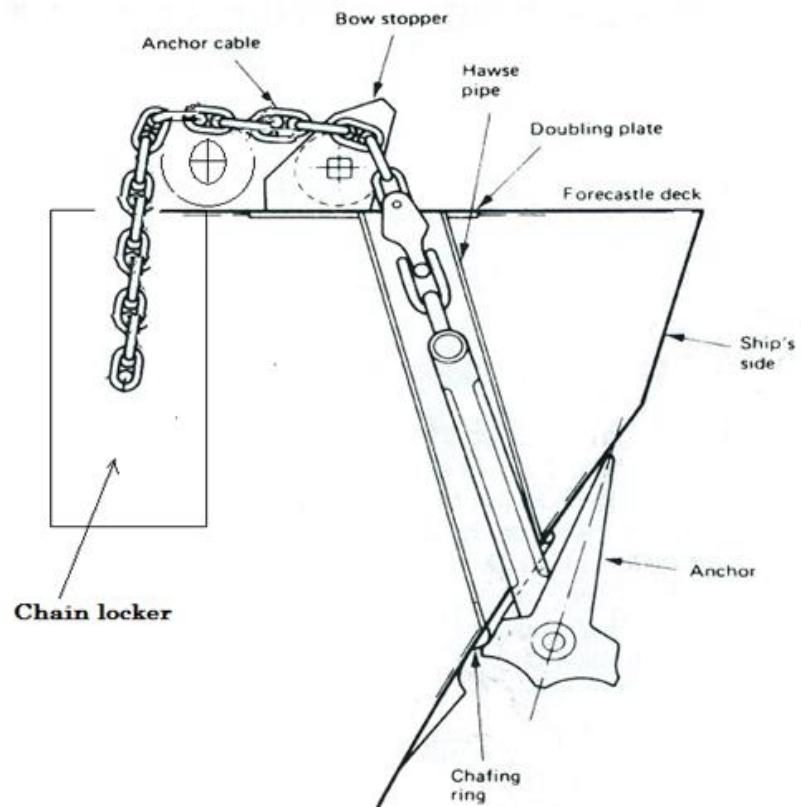
9) Tim haluan bisa kembali ke belakang untuk persiapan kapal sandar atau berangkat.

d. Aba-aba dalam berlabuh dan hibob jangkar

Berdasarkan kutipan dari *Maritimeuniverse* (2020), aba-aba dalam berlabuh jangkar sebagai berikut:

1. *Drop/ let go anchor* yaitu jangkar sudah dilego ke dalam air.
2. *Anchor stby* 1 meter diatas air yaitu Jangkar dikeluarkan dari *Ulup* dan berada 1 meter diatas permukaan air, gigi mesin jangkar telah bebas dan direm.
3. *Anchor up* yaitu jangkar sudah terangkat / berada diatas permukaan air.
4. *Up and down* yaitu rantai jangkar tegak lurus dengan badan kapal yg artinya jangkar sudah lepas dari dasar laut.
5. *Slack* yaitu rantai jangkar kendor.
6. *Taught* yaitu rantai jangkar kencang.
7. Posisi dan rantai jangkar disebut berdasarkan kekencangan dan arah jarum jam. Misalnya jam 12 kencang atau jam 3 *slack*/kendor.
8. Segel jangkar ditandai dengan rantai jangkar yg lebih besar atau diberi cat atau kalau di daerah pelayaran indonesia biasanya diberi tanda tali agar mudah dikenali.
9. 1 segel rantai jangkar yaitu 27.5 meter.
10. Jangkar makan ditandai dengan jangkar kencang sekali selama sekitar 1 menit kemudian kendor lagi.

e. Alat-alat jangkar



Gambar 2. 14 Alat-Alat Jangkar

Sumber: wasimun, 2011

- 1) *Chain locker* : Tempat penyimpanan rantai jangkar.
- 2) *Anchor cable* : digunakan untuk menahan rantai jangkar agar tidak bergerak bebas.
- 3) *Bow stopper* : berfungsi untuk mengunci atau menahan rantai jangkar agar jangkar tidak turun atau melorot dengan sendirinya.
- 4) *Hawse pipe* : tabung jangkar untuk melewati rantai jangkar saat jangkar dinaikkan atau diturunkan.

- 5) *Doubling plate* : digunakan untuk membantu menahan plate di bagian atas *hawse pipe* agar terhindar dari korosi atau kerusakan.
- 6) *Anchor* : Berfungsi untuk untuk membatasi gerak kapal pada waktu berlabuh di luar pelabuhan.
- 7) *Chafing ring* : Berfungsi untuk menahan gesekan secara langsung di bagian lambung kapal saat jangkar dinaikkan (*Having up*).

5. Ship Security Officer (SSO)

Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer/SSO*) adalah seorang perwira yang bertugas di atas kapal dan memiliki tanggung jawab langsung kepada nakhoda kapal. SSO ditunjuk oleh perusahaan kapal dan bertanggung jawab atas segala aspek keamanan dan keselamatan kapal, termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal.

Selanjutnya definisi tentang perwira keamanan kapal (*Ship Security Officer/SSO*) dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2022 bahwa Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*) adalah seseorang yang bekerja di atas Kapal bertanggung jawab kepada Nakhoda, ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab keamanan di atas Kapal termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan rencana keamanan Kapal yang mengkoordinasikan dengan Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*) serta Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*). Selain itu, SSO juga berperan sebagai penghubung antara Perwira

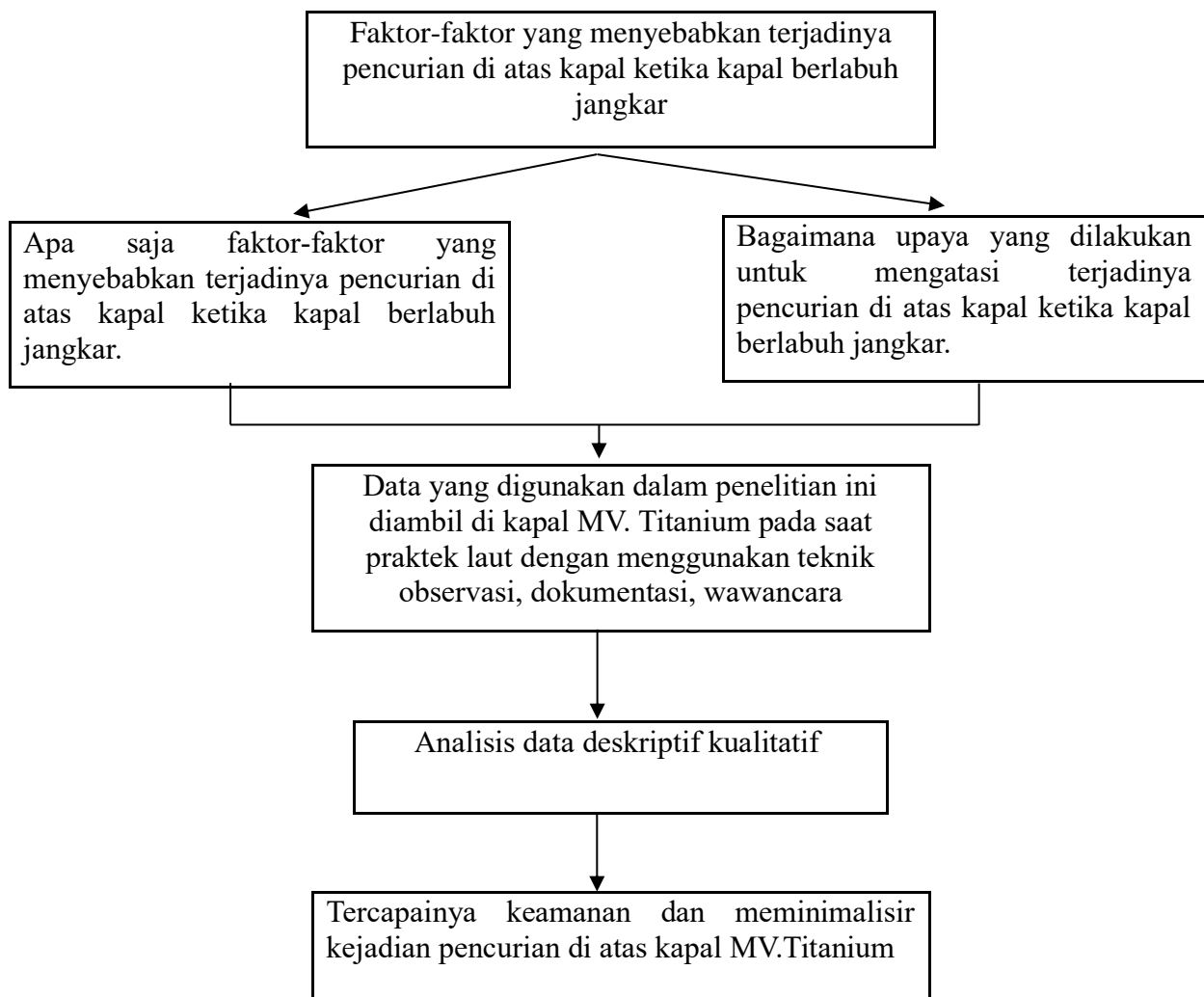
Keamanan dari perusahaan kapal dan Perwira Keamanan dari fasilitas pelabuhan. Tanggung jawab SSO meliputi:

- a. Melaksanakan pemeriksaan keamanan kapal secara reguler untuk menjamin tindakan keamanan dikendalikan menjamin tindakan keamanan dikendalikan.
- b. Mengendalikan dan mengawasi implementasi Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan/SSP*) beserta perubahannya.
- c. Berkoordinasi dengan personel kapal lainnya dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer/PFSO*) mengenai aspek keamanan terkait penanganan kargo dan perbekalan kapal.
- d. Mengusulkan perubahan pada Rencana Keamanan Kapal (SSP) bila diperlukan.
- e. Melaporkan kepada Kepala Perwakilan Keamanan Kapal (*Company Security Officer/CSO*) setiap kekurangan dan ketidaksesuaian yang teridentifikasi melalui audit internal, tinjauan periodik, inspeksi, dan verifikasi.
- f. Meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan terhadap keamanan di atas kapal.
- g. Memastikan personel di atas kapal telah menerima pelatihan yang memadai.
- h. Berkoordinasi dengan Kepala Perwakilan Keamanan Kapal (CSO) dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSO) dalam pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (SSP).

- i. Memastikan peralatan keamanan dioperasikan, diuji, dikalibrasi, dan dirawat dengan baik (bila ada).

C. Kerangka Berpikir

Guna memudahkan pemahaman terhadap materi penelitian mengenai faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar, peneliti menggunakan skema berupa pola kerangka berpikir yang disajikan dalam diagram berikut ini:



Gambar 2. 15 Kerangka Berpikir

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam menyusun karya ilmiah terapan ini, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Berdasarkan kutipan dari Moleong (2017), Penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian, seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan hal lain secara holistik. Pendekatan ini dilakukan dengan cara mendeskripsikan fenomena tersebut dalam bentuk kata-kata dan bahasa, berdasarkan konteks khusus yang alamiah, serta menggunakan berbagai metode alamiah. Sedangkan definisi dari Creswell, J.W (2016), Penelitian kualitatif didefinisikan sebagai penelitian yang digunakan untuk meneliti masalah manusia dan sosial. Dalam penelitian ini, para peneliti akan melaporkan hasil penelitian berdasarkan pengamatan dan analisis data yang diperoleh langsung dari lapangan, kemudian menyusunnya dalam laporan penelitian secara terperinci.

Penulis memilih jenis penelitian kualitatif deskriptif karena metode ini digunakan untuk menyajikan masalah secara deskriptif dengan tujuan menjelaskan dan menguraikan objek penelitian berdasarkan fakta yang ditemukan di lapangan serta menyimpulkan secara induktif dan deduktif. Pendekatan ini sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa penelitian kualitatif pertama-tama mencakup gambaran umum, kemudian fokus pada masalah atau fakta spesifik. Data yang

terkumpul selama penelitian dianalisis ulang dan disajikan sesuai dengan data aslinya yang diperoleh selama proses penelitian.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penulis melakukan penelitian di MV.Titanium dengan *gross tonnage* 5569 T, *length over all* 118,10 m, dan *breadth moulded* 18,20 m. MV.Titanium merupakan kapal milik perusahaan SALAM PACIFIK INDONESIA LINES (SPIL) yang berlokasi di Jl. Kalianak No.51F Surabaya.

2. Waktu Penelitian

Dalam pelaksanaan penelitian ini dilakukan pada saat peneliti melaksanakan praktek laut diatas kapal selama kontrak dari tanggal 31 Juli 2021 sampai 8 Agustus 2022.

C. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Berdasarkan kutipan dari Sugiyono (2017), menyatakan dalam penelitian ada dua jenis data yang dapat digunakan, yaitu data kualitatif dan kuantitatif. Dalam penelitian ini data yang di gunakan merupakan data kualitatif. Data kualitatif yaitu data yang diperoleh dari dalam tempat penelitian bukan dalam bentuk angka-angka tetapi dalam bentuk lisan, kata, skema, dan gambar seperti gambaran umum perusahaan kapal, pembagian tugas masing-masing petugas yang ada di atas kapal. Data yang dimaksud yaitu

data berdasarkan hasil wawancara mengenai identitas perusahaan kapal MV Titanium dan mengenai faktor penyebab terjadinya pencurian di atas kapal.

2. Sumber Data

Berdasarkan kutipan dari Sugiyono (2018), adalah segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian terkait. Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis sumber data, yaitu sebagai berikut:

a. Data Primer

Data primer merupakan sumber data yang diperoleh langsung oleh pengumpul data dari objek penelitian. Dalam penelitian ini, sumber data primer diperoleh saat melakukan observasi di atas kapal MV Titanium. Data tersebut dikumpulkan secara langsung oleh peneliti dari sumber pertama atau tempat dimana objek penelitian dilaksanakan. Selain itu, hasil wawancara dengan informan mengenai topik penelitian juga digunakan sebagai data primer. Dalam melengkapi pengamatan juga dilakukan wawancara dengan beberapa responden yaitu Nakhoda, Mualim I, , Mualim III.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data yang tidak diperoleh secara langsung oleh pengumpul data, melainkan didapatkan melalui pihak lain atau dari dokumen tertentu. Penulis memperoleh data sekunder dengan melakukan wawancara dan diskusi langsung dengan *crew* kapal saat melakukan praktek berlayar di atas kapal. Selain itu, dalam penelitian ini,

sumber data sekunder juga diperoleh melalui referensi seperti Undang-Undang, buku, jurnal, dan artikel yang berkaitan dengan topik penelitian tentang faktor penyebab terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dijelaskan oleh Sugiyono (2017), teknik pengumpulan data ada 4 yaitu wawancara, dokumentasi, observasi dan gabungan. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Wawancara

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mengajukan beberapa pertanyaan kepada *crew* atau pimpinan di kapal. Adapun dalam karya ilmiah ini, dilakukan wawancara dengan beberapa responden meliputi:

- 1) Nakhoda (*Captain/Master*)
- 2) Mualim I (*Chief Officer*)
- 3) Mualim III (*Third Officer*)
- 4) Bosun
- 5) Juru mudi

2. Dokumentasi

Dokumen merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati dokumen atau catatan-catatan terkait tempat penelitian atau objek

penelitian. Dokumen bisa berbentuk tulisan dan gambar. Penulis mengambil beberapa dokumentasi yaitu pada saat kondisi kotak *twist lock* dan *bridge fitting* sebelum dicuri dan setelah dicuri beserta dokumentasi personil mengantuk saat melaksanakan tugas jaga. Adapun upaya pencegahan terjadinya pencurian dengan melakukan safety meeting di kapal.

3. Observasi

Observasi merupakan metode pengumpulan data di mana data diperoleh tanpa harus mengajukan pertanyaan kepada responden. Data dikumpulkan melalui pengamatan langsung terhadap objek yang akan diteliti.

E. Teknik Analisis Data

Setelah data penelitian terkumpul, proses selanjutnya adalah menyederhanakan data dalam bentuk yang mudah dibaca dan dipahami. Sesuai dengan metode penelitian ini, maka data akan diuraikan secara detail dengan uraian-uraian kualitatif. Artinya data yang telah diperoleh dilakukan pemaparan serta interpretasi secara mendalam. Selanjutnya data yang dianalisis secara detail dengan mengabstraksikan secara detail setiap informasi yang diperoleh selama dilapangan, sehingga dapat diperoleh kesimpulan.

Prinsip pokok teknik analisis kualitatif menurut Sarwono (2006) ialah mengolah dan menganalisis data yang sistematis, teratur, terstruktur dan mempunyai makna. Dalam hal ini setelah seluruh data dari hasil penelitian diperoleh, dilaksanakan teknik analisa data.

Kemudian Moleong (2006), dalam penulisan karya ilmiah ini penulis menggunakan 3 macam metode analisa data :

1. Reduksi Data

Reduksi data ialah sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data merupakan suatu bentuk analisis penajaman, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak dibutuhkan dan mengordinasikan data dengan cara sedemikian rupa sehingga akhirnya dapat ditarik kesimpulan dan diverifikasikan.

2. Penyajian Data

Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah untuk dapat dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan suatu kesimpulan dan kemungkinan adanya pengambilan suatu tindakan.

3. Menarik Simpulan atau Verifikasi

Menarik simpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai temuan data yang diperoleh selama penelitian berlangsung.

Metode analisis data yang penulis gunakan dalam dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif, dimana data-data yang didapatkan selama penelitian ini berlangsung disusun secara sistematis dan teratur agar mudah dipahami oleh pembaca dan alasannya lainnya

supaya dalam penelitian ini diperoleh pengertian dan pemahaman tentang masalah yang diteliti agar dapat menjelaskan suatu kebenaran.

Tabel 3. 1 Informasi Data Analisis

No	Informasi Data	Cara Memperoleh Data	Sumber Data
1.	Data informasi mengenai pelaksanaan dinas jaga ketika kapal sedang berlabuh jangkar	Melakukan wawancara	Sumber data berupa data primer yang didapatkan saat melakukan PRALA
2.	Data informasi faktor-faktor penyebab terjadinya pencurian	Melakukan observasi,wawancara dan studi literatur	1. Sumber data berupa data primer yang didapatkan saat melakukan PRALA 2. Sumber data sekunder berupa jurnal terdahulu
3.	Data upaya untuk meminimalisirkan pencurian di atas kapal	Melakukan wawancara dan studi literatur	1. Sumber berupa data primer yang didapat saat PRALA 2. Sumber data sekunder berupa jurnal terdahulu

Sumber : Diolah Penulis (2023)