

**UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG
SISTEM KEAMANAN KAPAL SESUAI ISPS CODE DI
MT. MUNDU**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Sarjana Terapan

TRI RIZKI UTOMO
NIT. 08.20.038.1.05

**PROGRAM STUDI TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI
KAPAL**

**PROGRAM SARJANA TERAPAN PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

2024

**UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG
SISTEM KEAMANAN KAPAL SESUAI ISPS CODE DI
MT. MUNDU**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Sarjana Terapan

TRI RIZKI UTOMO
NIT. 08.20.038.1.05

**PROGRAM STUDI TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI
KAPAL**

**PROGRAM SARJANA TERAPAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
2024**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Tri Rizki Utomo

Nomor Induk Taruna : 08.20.038.105

Program Studi : Teknologi Rekayasa Operasional kapal Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan judul :

UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG SISTEM KEAMANAN KAPAL SESUAI ISPS CODE DI MT. MUNDU

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 2024

TRI RIZKI UTOMO
NIT 08.20.038.1.05

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN
TENTANG SISTEM KEAMANAN KAPAL SESUAI
ISPS CODE DI MT. MUNDU

Nama : TRI RIZKI UTOMO

Nomor Induk Taruna : 08.20.038.1.05

Program Studi : Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 05 Desember 2024

Menyetujui

Pembimbing I



SUTOYO, S.SiT., M.Pd

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197511192 01012 1 001

Pembimbing II



Dr. ARIYONO SETIAWAN, ST, MT

Penata Tk. I (IV/b)

NIP. 19790328 200502 1001

Mengetahui,

Ketua Prodi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.SiT., M.Sda., M.Mar.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197812172 00502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

**UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG SISTEM
KEAMANAN KAPAL SESUAI ISPS CODE DI MT. MUNDU**

Disusun dan Diajukan Oleh:

TRI RIZKI UTOMO
NIT. 08 20 038 1 05
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

Telah di pertahankan di depan Panitia Ujian KIT
Politeknik Pelayaran Surabaya
Pada tanggal 13 Desember 2024

Menyetujui,

Penguji I



Dety Sutralinda, S. SiT.
Penata TK. I (III/d)
NIP. 198107222010122001

Penguji II



Sutoyo, S. SiT., M. Pd.
Penata TK. I (III/d)
NIP. 197511192010121001

Penguji III



Dr. Ariyono Setiawan, ST, MT.
Pembina TK. I (IV/b)
NIP. 197903282005021001

Mengetahui,

Kepala Prodi D-IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Politeknik Pelayaran Surabaya



Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.SiT., M.Sda., M.Mar.

Penata TK. I (III/d)

NIP. 197812172005022001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat rahmat dan hidayah-Nya sehingga penelitian dengan judul **“UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN TENTANG SISTEM KEAMANAN KAPAL SESUAI ISPS CODE DI KAPAL MT. MUNDU”** dapat diselesaikan dengan baik.

Penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik tentunya tidak lepas dari bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu dalam penulisan karya ilmiah terapan ini, diantaranya:

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya, Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E.
2. Ketua program studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.SiT., M.Adm.SDA. selalu memberi motivasi dalam pengerjaan penelitian ini.
3. Dosen Pembimbing I dan II, Bapak Sutoyo, S.SiT, M.Pd dan Bapak Dr. Ariyono Setiawan, ST,MT. yang telah membimbing, mengarahkan, serta memotivasi kepada peneliti dalam menyusun karya ilmiah terapan ini.
4. Seluruh jajaran dosen dan civitas akademika Politeknik Pelayaran Surabaya atas pengalaman yang diberikan kepada peneliti.
5. Keluarga tercinta, Ibu Mirah dan Kakak Sugiyono, sebagai keluarga yang senantiasa memberikan dukugan, semangat, motivasi dan doa kepada peneliti.
6. Teman-teman TROK Angkatan XI, baik gelombang 1 maupun gelombang 2 yang merupakan teman seperjuangan dan selalu memberikan dukungan dan motivasi kepada peneliti.

7. Teman-teman Angkatan XI Politeknik Pelayaran Surabaya yang selalu memberi dukungan serta pengalaman dalam menajalani masa studi pendidikan.
8. Segenap *Crew* MT. Mundu yang telah memberi ilmu banyak, pengalaman dan bimbingan selama peneliti melaksanakan praktek laut.
9. Kepada diri peneliti sendiri, Tri Rizki Utomo, yang senantiasa berjuang, berdoa serta memiliki keyakinan kuat untuk dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan.
10. Semua pihak yang telah membantu peneliti dalam menyelesaikan karya ilmiah terapan ini tetapi tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa karya ilmiah terapan ini terdapat banyak kekurangan, sehingga peneliti menyampaikan maaf atas segala kesalahan dan kekurangan dalam karya ilmiah terapan ini. Kritik dan saran yang membangun senantiasa penulis harapkan agar kedepannya dapat menjadi lebih baik. Semoga karya ilmiah terapan ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Surabaya, Desember 2024

Tri Rizki Utomo
NIT. 08.20.038.1.05

ABSTRAK

Tri Rizki Utomo. Upaya Meningkatkan Pemahaman Tentang Sistem Keamanan Sesuai ISPS Code di MT. Mundu. Dibimbing oleh Bapak Sutoyo, S.SiT., M.Pd dan Bapak Dr. Ariyono Setiawan, ST, MT.

Industri maritim memegang peranan penting dalam konektivitas dan perdagangan global. Namun, keamanan dan keselamatan pelayaran kian terancam oleh berbagai kejahatan, termasuk perampokan, pembajakan, dan pencurian di atas kapal. Untuk mengatasinya, *International Maritime Organization (IMO)* memberlakukan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab ABK kurang memahami tentang ketentuan *ISPS Code* dan belum maksimal dalam penerapannya sekaligus dapat menjawab terkait upaya apa saja yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pemahaman keamanan diatas kapal MT. Mundu. Dalam penelitian ini Teknik yang dilakukan dalam pengumpulan data yaitu observasi, wawancara, dokumentasi dan studi pustaka, adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian diskriptif kualitatif, dimana suatu hal yang diteliti dideskripsikan dengan menggunakan informasi langsung yang dikumpulkan dari tempat praktek laut.

Kata kunci: Keamanan Maritim, ISPS Code, Pemahaman ABK MT. Mundu, Penelitian Kualitatif.

ABSTRACT

Tri Rizki Utomo. Efforts to Increase Understanding of Security Systems in Accordance with the ISPS Code in MT. Mundu. Supervised by Mr. Sutoyo, S.SiT., M.Pd and Mr. Dr. Ariyono, ST, MT.

The maritime industry plays an important role in global connectivity and trade. However, the security and safety of shipping is increasingly threatened by various crimes, including robbery, piracy and theft on ships. To overcome this, the International Maritime Organization (IMO) implemented the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code).

This research aims to find out why crew members do not understand the provisions of the ISPS Code and have not implemented them optimally, as well as being able to answer what efforts can be made to increase understanding of security on board MT ships. Mundu. In this research, the techniques used in collecting data are observation, interviews, documentation and literature study. The method used in this research uses descriptive qualitative research methods, where the thing being researched is described using direct information collected from marine practice sites. .

Keywords: Maritime Security, ISPS Code, Understanding of Crew, MT. Mundu, Qualitative Research.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
KARYA ILMIAH TERAPAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Batasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Hasil Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	7

B.	Landasan Teori.....	8
C.	Kerangka Pemikiran.....	34
BAB III	METODE PENELITIAN	35
A.	Jenis Penelitian	35
B.	Tempat Dan Waktu Penelitian	36
C.	Sumber Data	36
D.	Teknik Pengumpulan Data	38
E.	Teknik Analisis Data	40
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN	41
A.	Gambaran Umum Objek Penelitian	41
B.	Hasil Penelitian.....	42
C.	Pembahasan.....	53
BAB V	PENUTUP	59
A.	Kesimpulan.....	59
B.	Saran.....	59
DAFTAR PUSTAKA		61
LAMPIRAN.....		63

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 GMDSS	10
Gambar 2.2 <i>Automatic Indetifikation System (AIS)</i>	12
Gambar 2.3 Sistem kerja <i>Ship Security Alert System (SSAS)</i>	14
Gambar 2.4 <i>Razor Wire</i>	16
Gambar 2.5 <i>Fire Hose dan Nozzle</i>	16
Gambar 2.6 CCTV	17
Gambar 2.7 Kerangka Pikiran.....	34
Gambar 4.1 MT. Mundu	41
Gambar 4. 2 <i>Store Cat</i>	50
Gambar 4. 3 Sosialisasi ISPS Code	50

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya.....	7
Tabel 4.1 Analisis Hasil Penelitian.....	52

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>	63
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	64
Lampiran 3 Daftar <i>drill</i>	65
Lampiran 4 Organisasi Perusahaan dan Kapal	66
Lampiran 5 <i>Ship Security Officer</i>	67
Lampiran 6 Wawancara dengan Captain	68
Lampiran 7 Wawancara dengan <i>Chief Officer</i>	71
Lampiran 8 Wawancara dengan <i>Second Officer</i>	73
Lampiran 9 Wawancara dengan <i>Third Officer</i>	74
Lampiran 10 Wawancara dengan Boatswain.....	76
Lampiran 11 Wawancara dengan AB 1	78
Lampiran 12 Wawancara dengan AB 2	79
Lampiran 13 Wawancara dengan AB 3	80
Lampiran 14 Wawancara dengan OS 1.....	81
Lampiran 15 Wawancara dengan OS 2.....	82
Lampiran 16 <i>Emergency Contact</i>	83
Lampiran 17 <i>Watch Schedule</i>	84
Lampiran 18 <i>Voyage Memo</i>	85
Lampiran 19 <i>International Ship Security Certificate</i>	86
Lampiran 20 Berita Acara.....	87

BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Keamanan dan keselamatan pelayaran diatur oleh sebuah badan internasional yang bertugas memastikan perlindungan jiwa di laut serta menjaga kelestarian lingkungan. Badan tersebut adalah *International Maritime Organization* (IMO), yang beroperasi di bawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Dalam menghadapi meningkatnya ancaman terorisme dan kejahatan, para negara anggota IMO mengadakan pertemuan di London pada 9-13 Desember 2002 untuk merevisi konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut, yaitu *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974.

Amandemen terhadap konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut (SOLAS) 1974 telah dilakukan, khususnya pada Bab V yang mengatur tentang keselamatan pelayaran. Selain itu, Bab XI mengalami penambahan menjadi dua bab baru, yaitu Bab XI-1 yang membahas tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim dan Bab XI-2 yang mengatur tentang langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim. Bab XI-2 inilah yang kemudian dikenal sebagai kode internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code*). Setelah mendapatkan persetujuan resmi dari seluruh negara anggota IMO, ISPS Code secara resmi mulai berlaku efektif pada tanggal 1 Juli 2004.

Implementasi resolusi tersebut mengharuskan negara-negara yang mengadopsi peraturan keamanan untuk memenuhi seluruh persyaratan yang telah ditetapkan dalam kode International untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, termasuk pada kapal-kapal yang beroperasi di bawah yurisdiksinya. Meskipun demikian, masih banyak kapal dan pelabuhan yang belum sepenuhnya memenuhi standar ISPS Code akibat berbagai kendala. Selain itu, sejumlah pelabuhan juga menghadapi risiko yang signifikan terkait dengan aktivitas ilegal seperti penyelundupan penumpang dan pencurian.

ISPS Code secara langsung maupun tidak langsung mengatur aspek-aspek yang berkaitan dengan pencegahan penyelundupan penumpang dan pencurian di kapal. Hal ini mencakup persiapan fasilitas pelabuhan untuk memastikan hanya pihak yang berwenang yang memiliki akses ke kapal dan area terbatas pelabuhan, serta pengawasan ketat terhadap kegiatan bongkar muat. Implementasi ISPS Code secara efektif memerlukan dukungan sumber daya manusia yang kompeten, infrastruktur modern, dan koordinasi yang baik antar lembaga terkait. Salah satu contoh penerapan ISPS Code yang nyata adalah kewajiban bagi setiap orang untuk menunjukkan izin yang sah saat memasuki atau meninggalkan area pelabuhan. Tujuan dari langkah ini adalah untuk mencegah barang atau orang dari darat yang bisa membahayakan keselamatan dan keamanan kapal dan pelabuhan.

Kapal merupakan modal transportasi laut yang vital dalam pengiriman barang dan penumpang antar pulau atau antar negara. Meskipun demikian, aktivitas pelayaran tidak selalu aman. Banyak insiden kejahatan di laut, di mana kapal kerap menjadi sasaran perompakan. Para pelaku kejahatan

seringkali menggunakan senjata tajam untuk mengancam awak kapal, khususnya nakhoda dan seluruh *crew* kapal, dengan tujuan untuk menyandera atau menculik mereka guna memperoleh tebusan dari perusahaan pelayaran.

Lingkup keamanan dan keselamatan pelayaran mencakup perlindungan terhadap nyawa manusia, kapal, aset harga benda, dan lingkungan baik di pelabuhan, di laut, maupun selama kegiatan bongkar muat. Gangguan keamanan berupa pembajakan dan pencurian sering terjadi di Indonesia. Seperti kejadian pencurian 6 set alat pemadam di kapal MV. MSC Sujin pada tanggal 16 Mei 2024 saat berlabuh di daerah Belawan. Untuk memastikan tercapainya standar keamanan yang tinggi, kapal wajib memenuhi berbagai ketentuan perundang-undangan, salah satunya adalah ISPS Code. Meskipun demikian, implementasi *Ship Security Plan* seringkali terkendala oleh faktor kemampuan sumber daya manusia. Oleh karena itu, pelatihan berkelanjutan bagi seluruh awak kapal sangatlah penting, terutama mengingat tingginya tingkat pergantian *crew* yang dapat menghambat efektivitas penerapan ISPS Code.

Salah satu tanggung jawab *crew* kapal dalam penerapan ISPS Code adalah memberikan pelayanan yang baik kepada tamu yang baru naik kapal. Pelayanan yang dimaksud tidak hanya mencakup aspek kenyamanan tamu, tetapi juga memastikan bahwa kehadiran tamu tidak mengganggu operasional kapal. Untuk melaksanakan tugas ini secara efektif, *crew* kapal membutuhkan pendidikan dan pelatihan yang memadai sehingga mampu memahami tanggung jawab dan prosedur yang berlaku. Pada kapal MT. Mundu, implementasi ISPS Code masih menghadapi beberapa kendala, seperti

kurangnya pemahaman *crew* terhadap ketentuan ISPS Code, kurangnya komitmen dalam menerapkan prosedur, serta rendahnya kesadaran akan pentingnya keamanan. Selain itu, kurangnya rasa tanggung jawab dalam melakukan dinas jaga dan kondisi keamanan pelabuhan yang kurang memadai juga turut menjadi faktor penghambat.

Pengalaman praktek laut penulis di kapal MT. Mundu menunjukkan bahwa pelaksanaan latihan keamanan sesuai dengan ketentuan *International Ship and Port Facility Security* namun belum optimal. Selain itu, pengarahan rutin mengenai isi dan penerapan ISPS Code juga kurang efektif. Akibatnya para *crew* kapal saat berjaga belum seluruhnya mengerti langkah-langkah yang harus dilaksanakan untuk menjaga keamanan kapal, baik ketika berlayar maupun saat berlabuh jangkar dan bersandar di pelabuhan. Fakta kejadian pada tanggal 08 Agustus 2022 saat kapal MT. Mundu melakukan berlabuh jangkar di area pelabuhan Kupang, nakhoda menginstruksikan agar penjagaan di area dek diperketat. Namun, saat mualim dua dan juru mudi sedang berjaga malam, nakhoda mendapati seorang juru mudi tertidur di *mess room*. Kejadian ini bertepatan dengan hilangnya sejumlah cat dari penyimpanan kapal. Peristiwa ini diketahui oleh *boatswain* yang hendak memulai pekerjaan pengecatan. Setelah itu *boatswain* merasa cat di penyimpanan kurang banyak lalu dilakukan penghitungan cat dan mengecek CCTV yang ada di kapal.

Mengingat adanya insiden keamanan yang terjadi, perlu diadakan rapat keamanan (*safety meeting*) bulanan beserta pelatihan yang mengacu pada standar ISPS Code. Tujuannya adalah untuk mengevaluasi kejadian-kejadian

yang berpotensi mengancam keamanan kapal, sehingga seluruh *crew* kapal dapat mengantisipasi dan merespon ancaman perampokan, pembajakan, dan pencurian dengan lebih baik.

Berdasarkan kejadian tersebut, penulis akan membahas masalah di atas dan memasukannya dalam KIT yang berjudul: "Upaya Meningkatkan Pemahaman Tentang Sistem Keamanan Kapal Sesuai Isps Cod E Di Mt. Mundu"

B. RUMUSAN MASALAH

Dari latar belakang diatas yang telah penulis jabarkan, maka dapat disimpulkan bahwa permasalahan yang dihadapi penulis selama dilakukannya penelitian diatas kapal sebagai berikut:

1. Bagaimana pemahaman serta pengetahuan *crew* kapal MT. Mundu mengenai pentingnya ISPS Code di atas kapal?
2. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pemahaman *crew* kapal tentang keamanan di atas kapal berdasarkan ISPS Code?

C. BATASAN MASALAH

Dalam penelitian ini, untuk mencegah pembahasan yang terlalu meluas, maka peneliti memberi batasan atau ruang lingkup pembahasan yang hanya mencakup tentang penerapan ISPS Code di kapal MT. Mundu serta upaya meningkatkan pemahaman tentang sistem keamanan kapal sesuai ISPS Code di MT. Mundu.

D. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah yang penulis sebutkan dalam uraian di atas, maka tujuan dari sebuah penelitian ini antara lain:

1. Untuk mengetahui pemahaman serta pengetahuan *crew* kapal tentang ISPS Code.
2. Untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan dalam meningkatkan pemahaman tentang keamanan diatas kapal MT. Mundu berdasarkan ISPS Code.

E. MANFAAT HASIL PENELITIAN

Manfaat yang didapat dari karya ilmiah yang dilakukan antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat menambah khasanah keilmuan dari teori yang dibahas penulis, serta untuk dijadikan informasi, kajian, refrensi, atau sumbangan pemikiran untuk bidang keamanan dan keselamatan di kapal agar penerapannya bisa semaksimal mungkin.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan bisa digunakan untuk menerapkan aturan tentang keamanan yang baik dan benar diatas kapal sesuai aturan internasional yang berlaku.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

Review penelitian adalah beberapa kumpulan penelitian sebelumnya yang di buat oleh orang lain yang berkaitan dengan permasalahan ini (Rukin, 2019). Peneliti harus belajar dari penelitian sebelumnya yang di buat oleh peneliti lain agar meghindari plagiasi, duplikasi dan tidak mengulangi kesalahan yang sama dari penelitian yang dibuat oleh peneliti sebelumnya. Berikut adalah beberapa contoh penelitian sebelumnya yang digunakan oleh penulis dalam menunjang penelitian ini yaitu sebagai berikut:

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian Sebelumnya	Perbandingan Dengan Penelitian Sebelumnya
1	Bragas Ferbian Giandra (2021)	Optimslisasi Penerapan ISPS Code Dalam Rangka Meningkatkan Keamanan Di Atas Kapal MV. CH CLARE	Hasil penelitan ini menunjukan bahwa kurangnya keamanan diatas kapal disebabkan karena kurang tanggung jawab dan kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam menjalankan tugas jaga	Pada penelitian sebelumnya membahas tentang keamanan karena kurangnya tanggung jawab dan kedisiplinan awak kapal dalam melaksanakan tugas jaga di atas kapal. Pada penelitian ini akan melanjutkan penelitian sebelumnya yaitu bagaimana caranya untuk meningkatkan anak buah kapal agar lebih tanggung jawab dalam melaksanakan dinas jaga
2	Ichsan Rani Triputra (2022)	Analisis Implementasi ISPS Code di Atas Kapal MV. Oceanic Wisdom	Hasil Penelitian ini menggambarkan beberapa kejadian pembajakan diatas kapal dikarenakan penerapan ISPS Code yang kurang baik	Pada penelitian sebelumnya membahas tentang penerepan ISPS Code. Pada penelitian ini akan melanjutkan dari penelitian sebelumnya yaitu untuk menerapkan ISPS Code yang baik dan benar

3.	Izul Bahar Nafis (2001)	Peran Ship Security Officer dalam meningkatkan pemahaman crew tentang ISPS Code di MT. Katomas	Hasil Penelitian ini menjelaskan bagaimana pemahaman tentang ISPS Code dan peran SSO dan <i>crew</i> dalam menerapkan ISPS Code.	Pada penelitian sebelumnya membahas tentang peran SSO dan <i>crew</i> dalam mengimplementasikan ISPS Code. Pada penelitian ini akan melanjutkan dari penelitian sebelumnya yaitu untuk meningkatkan pemahaman <i>crew</i> dalam mengimplementasikan ISPS Code.
----	-------------------------	--	--	--

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2024)

B. LANDASAN TEORI

1. Sistem Keamanan

Berdasarkan Kamus Umum Bahasa Indonesia (2015:203) sistem merupakan sekumpulan komponen yang terintegrasi menjadi satu kesatuan dengan tujuan yang sama. Komponen-komponen dalam sistem saling berhubungan untuk mendukung kelancaran arus informasi guna mencapai tujuan bersama. Dalam sistem, terdapat elemen-elemen penggerak yang saling berinteraksi untuk mewujudkan tujuan yang diharapkan.

Selain itu, Tarwoto dkk. (2012:23) menyatakan keamanan adalah kondisi yang aman dan nyaman. Keamanan tidak hanya mencegah terjadinya cedera atau kerugian, tetapi juga memberikan rasa aman individu dalam menjalankan aktivitas, mengurangi stres, dan mendukung kesehatan secara keseluruhan. Dengan demikian, ketika seseorang merasa bebas dari ancaman atau bahaya, kondisi tersebut dapat dikategorikan sebagai aman. Keamanan sendiri merujuk pada

sistem yang menciptakan perlindungan tersebut, sering kali dikaitkan dengan pencegahan kejahatan atau berbagai jenis kecelakaan.

2. ISPS Code

a. Definisi dan sejarahnya ISPS Code

Menurut *International Maritime Organization* atau IMO (2019) *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) adalah aturan atau pedoman komprehensif yang dirancang untuk membuat keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan lebih baik. Pedoman tersebut diwujudkan sebagai respons terhadap risiko potensial yang muncul terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan setelah serangan 11 September 2001 di Amerika Serikat. Peningkatan ancaman di laut dan aktivitas terorisme mendorong para negara anggota IMO untuk mengadakan pertemuan pada 9-13 Desember 2002 di London, guna merevisi konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut, yaitu *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974.

Amandemen terhadap SOLAS 1974 mencakup perubahan pada Bab V yang mengatur keselamatan pelayaran (*Safety of Navigation*) serta perluasan isi Bab XI yang dibagi menjadi dua bagian baru. Bab XI-1 membahas tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*), sementara Bab XI-2 mengatur prosedur khusus untuk meningkatkan keamanan pelayaran (*special measures to enhance maritime security*). Bab XI-2 ini dikenal sebagai *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code),

yaitu kode internasional yang mengatur keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) dibagi menjadi dua bagian:

- 1) Bagian A, yang bersifat wajib, meliputi seksi 1 hingga 19.
- 2) Bagian B, yang berisi pedoman atau penjelasan, juga mencakup seksi 1 hingga 19.

Pada intinya, aturan ini mengadopsi proses terencana dalam mengurangi risiko untuk memastikan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, serta untuk memastikan tindakan yang tepat dalam penilaian risiko untuk setiap situasi. Dalam menjaga keamanan, diperlukan peralatan yang selalu siap digunakan. Beberapa instrumen keamanan yang sesuai dengan penerapan ISPS Code di kapal antara lain:

- 1) *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS)



Gambar 2.1 GMDSS
Sumber: <https://koneksea.com>

Berdasarkan ketentuan IMO, seluruh nakhoda, perwira jaga, juru mudi, dan setiap orang yang ditunjuk sebagai operator

radio wajib memiliki lisensi operator radio GMDSS. Mereka juga diharuskan mengikuti pelatihan selama dua minggu dan menunjukkan kemampuan dalam mengoperasikan GMDSS. Menurut Buus (2018), *Global Maritime Distress and Safety System* GMDSS adalah sistem komunikasi maritime yang dirancang khusus untuk mengirimkan sinyal darurat ketika kapal mengalami keadaan bahaya seperti tabrakan, kebakaran, kandas, atau situasi darurat lainnya. Sinyal darurat ini akan menarik perhatian stasiun pantai atau kapal lain yang berada di sekitar untuk memberikan bantuan.

GMDSS adalah sistem komunikasi maritim yang memanfaatkan teknologi radio satelit dan terestrial serta panggilan selektif digital untuk menghubungkan kapal dengan stasiun pantai maupun kapal lainnya. GMDSS juga dilengkapi dengan beberapa perangkat utama yang mendukung keamanan kapal meliputi:

- a) Radio HF, MF, VHF – yang memastikan bahwa jika salah satu metode komunikasi gagal, masih ada opsi lain untuk mengirimkan sinyal darurat.
- b) Navtex – untuk menerima informasi dan peringatan maritime secara otomatis.
- c) SART (*Search and Rescue Transponder*) – untuk membantu pencarian dan penyelamatan dengan mengirimkan sinyal ke radar.

- d) EPIRB (*Emergency Position Indicating Radio Beacon*) – untuk mengirimkan sinyal lokasi darurat.
- e) Inmarsat C – untuk komunikasi global sehingga kapal di area terpencil tetap bisa meminta bantuan.
- f) GMDSS Console – untuk mengelola komunikasi dan sinyal darurat.

Perangkat-perangkat di atas ini untuk mendukung keamanan di atas kapal serta memberi informasi tentang suatu keadaan ancaman navigasi, situasi cuaca, dan memungkinkan panggilan darurat dengan informasi lokasi yang harus dihindari atau untuk meningkatkan tingkat keamanan di atas kapal.

2) *Automatic Identification System (AIS)*



Gambar 2.2 *Automatic Identification System (AIS)*
 Sumber: <https://hubla.dephub.go.id>

Menurut pengertian didalam IMO (2004) AIS adalah sistem komunikasi maritime yang memanfaatkan teknologi radio VHF untuk secara otomatis mengirimkan dan menerima data kapal ke kapal lain, stasiun *Vessel Traffic Service (VTS)*, atau stasiun penerima lainnya. Data yang ditransmisikan melalui AIS meliputi

identitas kapal, posisi, kecepatan, dan arah haluan, sehingga membantu dalam pengaturan lalu lintas kapal dan meningkatkan keselamatan pelayaran. Maka setiap kapal yang memiliki identitas berbendera Indonesia atau kapal berbendera dari negara luar saat berlayar wajib memasang dan mengaktifkan AIS.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2019, tentang pemasangan dan pengaktifan *Automatic Identification System* (AIS) untuk kapal yang beroperasi di perairan Indonesia., Seluruh nakhoda wajib mengaktifkan AIS dan memastikan keakuratan data yang dikirimkan selambat-lambatnya enam bulan setelah peraturan tersebut diundangkan. Apabila terjadi gangguan pada sistem AIS, nakhoda berkewajiban melaporkan kondisi tersebut kepada Stasiun Radio Pantai (SRPOP) atau VTS dan mencatat detail kejadian dalam *log book* yang kemudian dilaporkan ke Syahbandar.

3) *Ship Security Alert System (SSAS)*



Gambar 2.3 Sistem kerja *Ship Security Alert System (SSAS)*
Sumber: www.marineinsight.com

Menurut Garofano (2019) yang diambil dari IMO, *Ship Security Alert System (SSAS)* merupakan seperangkat alarm yang terpasang pada kapal untuk mengirimkan sinyal darurat melalui satelit Inmarsat-C, yang selanjutnya diteruskan ke pihak pengamanan di darat. Meskipun sistem alarm keamanan kapal ini bukan bagian dari sistem komunikasi GMDSS namun demikian SSAS dapat terhubung dengan peralatan GMDSS yang ada di kapal.

SSAS merupakan perangkat yang harus dipasang di setiap kapal. Fungsi SSAS yang efektif sangat penting dalam mendukung upaya *International Maritime Organization (IMO)* untuk meningkatkan keamanan maritim serta mencegah terjadinya perompakan dan terorisme di laut. Dirancang sebagai hasil kerja sama antara Cospas-sarsat dan IMO, SSAS juga berfungsi mengirimkan sinyal darurat ketika kapal mengalami ancaman keamanan. Sinyal ini akan memicu respon cepat dari

pihak berwenang, seperti kepolisian atau militer, yang berada di sekitar lokasi kapal sehingga bantuan akan langsung datang.

Cara singkat kerja SSAS yaitu ketika personel keamanan maritime mendeteksi potensi ancaman pembajakan atau tindakan terorisme, mereka dapat mengaktifkan sistem peringatan keamanan kapal (SSAS). SSAS kemudian akan mengirimkan sinyal darurat berupa kode negara tertentu ke pusat penyelamatan dan koordinasi (RCC) atau titik kontak SAR di wilayah yang telah ditentukan sebelumnya. Setelah menerima sinyal tersebut, otoritas nasional di wilayah yang bersangkutan akan segera mengerahkan pasukan keamanan, baik militer maupun kepolisian, untuk merespon ancaman yang terjadi.

4) *Razor Wire*

Razor wire merupakan kawat yang berduri tajam yang digunakan sebagai penghalang untuk melindungi sebuah area dari akses yang tidak diinginkan. Tujuan pemasangan *razor wire* untuk melindungi serangan perompak atau bajak laut akan masuk ke dalam kapal dengan cara memasang kawat berduri di sekeliling kapal. Pemasangan kawat berduri wajib dilakukan saat kapal di daerah tingkat keamanan siaga 3 (Tiga) seperti di daerah Somalia.



Gambar 2.4 *Razor Wire*
Sumber: <https://inti-mesh.com>

5) *Fire Hose dan Nozzle*

Fire Hose tidak hanya berfungsi sebagai alat pemadam api di kapal, namun juga dapat digunakan sebagai alat pengamanan untuk mencegah upaya pembajakan. Dengan menyembrotkan air bertekanan tinggi dari nozzle selang ke arah perahu pembajak, maka pergerakan perahu tersebut dapat terhambat sehingga tidak dapat mendekati kapal. Selang *fire hose* ini umumnya dipasang mengelilingi lambung kapal.



Gambar 2.5 *Fire Hose dan Nozzle*
Sumber: <https://firesolution.id>

6) CCTV (*Closed Circuit Television Camera*)



Gambar 2.6 CCTV

Sumber: <https://nimbus9.tech>

CCTV adalah perangkat kamera pengawas yang digunakan untuk memantau situasi di sekitar kapal atau area tertentu. Alat ini memiliki manfaat utama dalam mengurangi risiko terjadinya kejahatan, seperti pencurian dan pembajakan. Rekaman yang dihasilkan oleh CCTV disimpan secara otomatis dan dapat dijadikan bukti untuk mendukung proses hukum jika terjadi tindakan kriminal.

b. Tujuan ISPS Code

Maksud dari ketentuan ISPS Code seperti yang di kemukakan oleh Ma'Arif (2021) diantaranya yaitu:

- 1) Menciptakan kerangka kerja yang mendorong kolaborasi antara pemerintah, para negara penandatangan, lembaga pemerintah, otoritas lokal, serta sektor pelayaran dan pelabuhan, dengan tujuan mengidentifikasi ancaman keamanan dan menerapkan langkah-langkah preventif terhadap ancaman yang dapat

memengaruhi kapal atau fasilitas pelabuhan yang mendukung perdagangan internasional.

- 2) Menentukan tugas dan tanggung jawab masing-masing pihak, termasuk pemerintah negara penandatangan, lembaga pemerintah, otoritas lokal, serta sektor pelayaran dan kepelabuhanan, baik di tingkat nasional maupun internasional, untuk memastikan terwujudnya keamanan maritim.
- 3) Mengupayakan agar proses pengumpulan dan pertukaran informasi terkait keamanan dilakukan secara cepat dan efektif.
- 4) Menyediakan mekanisme untuk melakukan penilaian keamanan, termasuk merancang sistem dan prosedur untuk menyesuaikan tingkat keamanan sesuai kebutuhan.
- 5) Memastikan adanya tingkat keyakinan yang memadai terhadap prosedur keamanan maritim yang diterapkan secara proporsional.

c. Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*)

Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*) dilakukan untuk mengklasifikasi potensi kekurangan atau kegagalan dalam aspek keamanan di atas kapal yang dapat terjadi sewaktu-waktu. Menurut Wirawan (2021) komponen yang membentuk inti dari hasil penilaian keamanan kapal sesuai dengan ISPS Code Bagian A.8 dan Bagian B.8.3. Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*) dapat dilakukan oleh:

- 1) *Company Security Officer (CSO)*, yaitu individu yang ditentukan oleh korporasi untuk menjalankan tugas tersebut.

2) *Ship Security Officer (SSO)*, yaitu personel yang ditentukan oleh korporasi pemilik atau operator kapal untuk bertugas di atas kapal dan bertanggung jawab langsung kepada Nakhoda.

d. Skema Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)

Skema keamanan kapal adalah rancangan yang disusun berdasarkan hasil evaluasi keamanan yang digunakan untuk menjamin bahwa prosedur keamanan yang dirancang di atas kapal dapat dilaksanakan guna melindungi individu, barang, alat angkut, serta tempat penyimpanan perbekalan kapal dari potensi gangguan keamanan. Seperti yang dibahas oleh Wibawa dkk. (2016) komponen yang membentuk inti dari rancangan keamanan kapal sesuai dengan isps code bagian a.9 dan bagian b.9. Rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) dapat dilaksanakan oleh:

- 1) *Company Security Officer (CSO)* merupakan individu yang ditentukan oleh korporasi.
- 2) *Recognized Security Organization (RSO)* yang telah ditentukan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- 3) *Ship Security Officer (SSO)* merupakan individu yang diberi kewenangan atas keselamatan di atas kapal, yang mencakup penerapan dan pemeliharaan skema keamanan kapal (*ship security plan*), serta mewakili kapal dalam berkomunikasi dengan *Port Facility Security Officers (PFSO)* dan *Company Security Officer (CSO)*.

e. Tingkat Keamanan Kapal

Tingkat keamanan adalah sistem yang digunakan untuk menetapkan kode situasi keamanan, yang memberikan informasi tentang tingkat ancaman yang ada serta langkah-langkah mitigasi risiko keamanan yang perlu diambil oleh pihak terkait.

Dalam konteks keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan internasional, kode tingkat keamanan ini didefinisikan oleh IMO melalui ISPS Code bagian A. Penetapan kode tingkat keamanan ini penting untuk menentukan tindakan pengamanan yang perlu dilakukan untuk mengurangi risiko keamanan, menangani ancaman, dan mengelola dampak dari insiden keamanan.

Sebagaimana dinyatakan oleh Bonardo (2021) dalam ISPS Code, terdapat tiga tingkat keamanan (*security levels*) yang secara umum dikenal sebagai:

1) Level Keamanan Siaga 1 (*security level 1*)

Tingkat keamanan level satu diterapkan ketika kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi dalam kondisi normal, di mana langkah-langkah pencegahan keamanan dasar wajib dilakukan secara berkelanjutan.

Pada level keamanan I (satu), seluruh *crew* kapal wajib memastikan bahwa:

- a) Semua prosedur keamanan dilaksanakan dengan ketat.
- b) Akses ke kapal diawasi secara ketat.
- c) Setiap orang dan barang yang naik ke kapal diperiksa.

- d) Area terbatas hanya dapat diakses oleh orang yang berwenang.
- e) Seluruh area kapal dipantau secara berkala.
- f) Penanganan muatan dan perbekalan dilakukan di bawah pengawasan.
- g) Serta sistem komunikasi keamanan berfungsi dengan baik.

2) Level keamanan Siaga II (*Security Level 2*)

Level keamanan di mana prosedur pengamanan harus ditingkatkan di atas keadaan normal sebagai respons terhadap peningkatan risiko terjadinya insiden keamanan.

Pada tingkat keamanan siaga II, tindakan-tindakan berikut harus dilaksanakan:

- a) Memperketat pengawasan akses kapal.
- b) Memperketat pemeriksaan terhadap individu dan barang yang akan memasuki kapal.
- c) Memperkuat pengawasan area terbatas.
- d) Serta memastikan kelancaran komunikasi keamanan
- e) Meningkatkan security patrol di semua area kapal.

3) Level Keamanan Siaga III (*Security Level 3*)

Tingkat keamanan tertinggi yang diberlakukan ketika ada ancaman serius namun belum spesifik mengenai waktu dan tempat terjadinya insiden keamanan. Pada tingkat ini, tindakan pencegahan keamanan yang sangat ketat dan khusus dilakukan dalam jangka waktu tertentu untuk mencegah terjadinya insiden yang lebih besar.

Level keamanan level 3 (Tiga) dengan langkah-langkah penjagaan khusus yang tercantum dalam *Ship Security Plan* (SSP) adalah:

- a) Memastikan semua petugas jaga selalu siap dan waspada dalam kegiatan pengamanan.
- b) Memperketat pengawasan akses ke kapal dan memeriksa identitas orang yang masuk.
- c) Memperketat pengecekan barang bawaan.
- d) Pengawasan terhadap area terbatas harus diperketat, atau terhadap area yang dianggap terlarang bagi pihak yang tidak berwenang.
- e) Memperketat pengawasan di atas geladak kapal dan area sekitarnya.
- f) Menyimpan peralatan penting di tempat yang aman dan terkunci.
- g) Memperketat pengawasan terhadap penanganan dan penyusunan muatan, atau menghentikan sementara aktivitas tersebut.
- h) Mengadakan pelatihan keamanan untuk seluruh *crew*.
- i) Menjamin bahwa saluran komunikasi keamanan tetap terjaga dan tersedia.
- j) Memastikan semua *crew* mengetahui rencana tanggap darurat jika terjadi ancaman.

Beberapa contoh tindakan yang diambil pada situasi level keamanan siaga III (Tiga) antara lain:

- a) Penjagaan akses yang lebih ketat.
- b) Pengawasan terhadap area terbatas (*Restricted Area*) yang lebih ketat.
- c) Pengawasan Muatan yang lebih intensif.
- d) Pengawasan terhadap barang yang disuplai ke kapal dengan lebih teliti.
- e) Penanganan bagasi titipan

Langkah-langkah komunikasi pada level keamanan level 2 (Dua) dan level 3 (Tiga) adalah:

- a) Semua perintah harus berada di bawah koordinasi *Port Security Committee (PSO)*
- b) Saluran/Frekuensi yang digunakan adalah Ch.73.
- c) *Port Security Officer (PSO)* dan *Port Facility Security Officer (PFSO)*

3. Metode untuk mengembangkan Keamanan di atas Kapal

a. Selalu Waspada

Seluruh kru kapal wajib senantiasa meningkatkan kewaspadaan guna mencegah terjadinya situasi darurat. Dengan kewaspadaan yang tinggi, potensi ancaman dapat dideteksi lebih cepat sehingga tindakan preventif dapat segera dilaksanakan.

b. Menjaga tempat akses ke kapal

Selama kapal berada di pelabuhan, seorang perwira dan juru mudi jaga harus selalu mengawasi akses keluar masuk kapal. Hanya satu pintu masuk yang boleh digunakan, dan akses tersebut harus dijaga ketat. Semua orang yang hendak memasuki kapal wajib menunjukkan tanda pengenal yang sah dan mendapat izin dari nakhoda. Catatan lalu lintas orang yang masuk dan keluar kapal harus dicatat secara cermat.

c. Bertanya

Jika ada orang asing tanpa memiliki tanda pengenal, jangan ragu untuk bertanya tentang identitasnya, hal tersebut salah satu langkah menuju meningkatnya keamanan diatas kapal.

d. Mengerti penugasan dengan tepat

Setiap anggota *crew* kapal memiliki pekerjaan spesifik yang harus dilaksanakan pada setiap tingkat keamanan. Sangat penting bagi setiap *crew* untuk mengerti dan melakukan pekerjaan mereka dengan tepat sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

e. Perlengkapan Memadai

Pastikan bahwa semua perlengkapan keamanan dan alat komunikasi berfungsi dengan baik dan berada pada kondisi yang siap digunakan.

f. Latihan secara rutin

Pelaut harus tahu bagaimana mengatasi suatu keadaan darurat diatas kapal. Latihan keamanan secara regular dan familiarisasi alat keamanan harus di atur oleh nakhoda.

4. Pemahaman

Sebagai mana penjelasan oleh Fajri & Senja (2008:607) pemahaman bersumber dari kata "paham" yang memiliki makna mengerti dengan jelas, sementara pemahaman merujuk pada proses atau cara dalam memahami sesuatu.

Pemahaman dapat dimaknai sebagai suatu prosedur untuk mengerti dan mempelajari dengan seksama agar dapat mengerti dengan baik dan memperoleh pengetahuan yang lebih banyak. Disamping itu, Ngalim Purwanto (2019:99) menuturkan pemahaman dapat diartikan sebagai level kemampuan yang mengharapkan seseorang untuk memahami makna atau konsep, situasi, serta fakta yang diketahui. Dalam hal ini, seseorang tidak hanya menghafal secara verbal, tetapi juga memahami konsep di balik masalah atau fakta yang diajukan.

Selain pendapat diatas, Poesprodjo (1987:52-53) dalam penelitian Widiyanto (2017) menjelaskan bahwa pemahaman bukan hanya sekadar kegiatan berpikir, tetapi juga merupakan proses pemindahan diri ke dalam situasi atau dunia orang lain. Ini melibatkan pengalaman kembali terhadap situasi yang dihadapi oleh orang lain dalam konteks *erlebnis* (sumber pengetahuan tentang kehidupan, yaitu pengalaman yang dialami secara langsung).

5. Perwira Jaga

a. Pengertian

Dalam Peraturan Menteri PM No. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut, pasal 1 ayat 17 bahwa Perwira (*Officer*) adalah *crew* kapal selain nakhoda yang ditetapkan di dalam peraturan atau regulasi nasional sebagai perwira. Sedangkan pada ayat 20 disebutkan bahwa perwira yang melaksanakan tugas jaga di anjungan adalah perwira kapal bagian dek dengan jabatan sebagai Mualim I, Mualim II dan Mualim III.

b. Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal berlabuh jangkar

Hadi Supriyono (2016:8) dalam penelitian oleh Pangulih (2022) menjelaskan bahwa tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga saat kapal berlabuh jangkar adalah:

- 1) Melakukan patroli di seluruh kapal untuk mengawasi potensi ancaman, seperti kapal pencuri atau ancaman lainnya.
- 2) Mengecek letak jangkar secara berkala untuk memastikan apakah jangkar bergerak, terutama saat cuaca buruk atau angin kencang.
- 3) Menghidupkan penerangan yang sesuai saat kapal berlabuh di malam hari, memasang bola jangkar pada siang hari, serta membunyikan isyarat bunyi dalam kondisi jarak pandang terbatas.
- 4) Mengecek *draft* kapal dan mencatat kondisi kapal (*ship's condition*).

c. Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal sandar di dermaga

Hadi Supriyono (2016:10) dalam penelitian oleh Pangulih (2022) menuturkan bahwa tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal sandar di dermaga sebagai berikut:

- 1) Melakukan patroli rutin di bagian-bagian tertentu kapal sesuai dengan keadaan yang diperlukan.
- 2) Memantau pasang surut air di area dermaga.
- 3) Memeriksa tangga, tali tros, serta memasang *rat guard* pada tambang kapal.
- 4) Mengecek *draft* dan mencatat *ship condition* pada *log book*.
- 5) Mencegah akses bagi individu yang tidak memiliki kepentingan untuk naik ke kapal.
- 6) Mencegah polusi udara dan polusi air.
- 7) Mongontrol stabilitas kapal dan pemakaian air tawar.

d. Tugas pengamatan keliling (*Look Out*)

- 1) Implementasi tugas wajib dilakukan dengan baik untuk memenuhi ketentuan dalam 5 (Lima) Colreg.
 - a) Selalu waspada secara penglihatan, auditori, dan melalui semua cara lainnya terhadap setiap peralihan kondisi.
 - b) Melakukan penilaian yang akurat terhadap kondisi dan risiko tabrakan, kandas, serta ancaman navigasi lainnya.
 - c) Mengidentifikasi kapal-kapal di sekitar yang dapat membahayakan, serta ancaman navigasi lainnya.

- 2) Petugas pengamat wajib menjalankan tugasnya sepenuhnya tanpa terbebani oleh pekerjaan lain yang bisa mengganggu pelaksanaan pekerjaan pengamatan.
 - 3) Pemegang kemudi kapal yang sedang bertugas dilarang menjalankan tugas sebagai pengamat, kecuali pada kapal kecil, di mana posisi juru mudi tidak terhalang oleh struktur kapal.
 - 4) Perwira jaga dapat melakukan dinas jaga sendiri di siang hari jika:
 - a) Kondisi yang ada di katakan benar-benar dalam keadaan aman dari bahaya navigasi
 - b) Faktor-faktor yang relevan telah dipertimbangkan dengan matang, seperti situasi cuaca, jarak pandang, *traffic ship*, dan ancaman navigasi lainnya.
- e. Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan Pasal 1 ayat 20 bahwa perwira keamanan kapal adalah personil di atas kapal, yang bertanggung jawab kepada nakhoda, yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan dari skema keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

Penilaian keamanan kapal (*Ship Security Assessment*) dilaksanakan untuk mengetahui potensi kegagalan atau

ketidakstabilan pada sistem pengamanan kapal. Elemen-elemen yang membentuk inti dari hasil penilaian keamanan kapal, sebagaimana diatur dalam ISPS Code Bagian A.8 dan Bagian B.8.3, dapat dilaksanakan oleh:

- 1) *Company Security Officer (CSO)* yaitu individu yang ditentukan oleh korporasi untuk memverifikasi bahwa penilaian keamanan kapal telah dilakukan dengan efektif.
- 2) *Ship Security Officer (SSO)* merupakan personel di atas kapal yang ditentukan oleh korporasi pemilik atau operator kapal, yang bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan *crew* kapal.

f. Perwira keamanan perusahaan (*Company Security Officer*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan Pasal 1 ayat 21 bahwa perwira keamanan perusahaan adalah personel keamanan perusahaan yang harus ditentukan secara resmi oleh korporasi untuk bertanggung jawab atas segala masalah keamanan yang berhubungan dengan kapal-kapal yang ditentukan oleh korporasi.

Setiap bagian dari permasalahan tersebut dapat dialihkan kepada wakil atau personel keamanan perusahaan pengganti (*Alternate CSO*). Tugas dan tanggung jawab CSO mencakup penjagaan kondisi keamanan di atas kapal, namun tidak terbatas pada hal-hal yang diatur dalam ISPS Code Bagian A 11.2.

6. Familiarisasi

a. Pengertian

Mengutip pendapat dari Malayu S.P Hasibuan (2016:16) risiko kecelakaan kerja bisa diminimalkan dengan pengetahuan individu untuk lebih tertib dan mematuhi langkah keselamatan. Familiarisasi adalah suatu aktivitas yang mencakup pengenalan dan pengarahan yang sangat penting bagi anak buah kapal.

Selain itu, Malayu S.P Hasibuan (2016:16) menegaskan bahwa familiarisasi adalah hal yang perlu dilakukan bagi *crew* kapal, terutama bagi awak kapal yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini, korporasi harus memastikan bahwa proses familiarisasi dilaksanakan dengan baik agar berjalan efektif sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan perusahaan.

b. Tujuan

Tujuan utama dari familiarisasi adalah untuk mengonfirmasi bahwa *crew* kapal yang lama dan baru memahami langkah-langkah keselamatan yang harus dilakukan di kapal, baik dalam kondisi kerja normal maupun dalam situasi darurat. Familiarisasi ini menjadi tugas perwira yang bertanggung jawab atas pelatihan, untuk melatih awak kapal berkenaan:

- 1) Instruksi mengenai SOLAS (*Safety of Life at Sea*) dan MARPOL (*Marine Pollution*).
- 2) Fitur penting dari daftar *muster list* (daftar pemanggilan anggota awak kapal dalam situasi darurat).

- 3) Panduan mengenai cara menanggulangi berbagai macam situasi darurat di kapal.
- 4) Arsip dan salinan penting yang dimiliki kapal.
- 5) Skema penanganan kebakaran di kapal
- 6) Berbagai macam peralatan pemadam kebakaran dan langkah-langkah penggunaannya.

Selain hal-hal yang telah disebutkan di atas, petugas juga harus memverifikasi bahwa *crew* kapal memahami tentang:

- 1) Titik rute pelarian
- 2) Lokasi persembunyian jika ada pembajakan
- 3) Berbagai jenis alarm di kapal
- 4) Prosedur untuk mengabaikan alarm
- 5) Prinsip-prinsip dasar penanggulangan kebakaran di kapal.
- 6) Langkah-langkah yang harus dilakukan dalam situasi darurat sebelum bantuan tiba.
- 7) Arahan penting tentang berbagai *drill* di kapal
- 8) Langkah-langkah untuk mengaktifkan alarm jika terjadi kecelakaan atau situasi darurat.

7. Safety Meeting

a. Definisi

Dikutip dari *Leighton International Limited (2009:75) Safety meeting* merupakan rapat rutin yang dilakukan oleh seluruh *crew* untuk membahas tentang keselamatan kerja. Pertemuan ini menjadi salah satu sarana penting dalam upaya pencegahan kecelakaan di

tempat kerja, serta untuk mendiskusikan berbagai masalah yang dihadapi dalam pekerjaan agar solusi yang efektif dapat ditemukan dan diterapkan di lapangan. Dalam *safety meeting*, biasanya dibahas pengalaman yang telah dialami selama bekerja, kejadian-kejadian yang terjadi, dan mencari solusi terbaik untuk mengatasi masalah yang timbul selama bekerja di kapal.

Selain itu, *Leighton International Limited* (2009:78) menjelaskan *Safety Meeting* atau pertemuan keselamatan adalah rapat yang dilaksanakan oleh suatu kelompok untuk membahas masalah-masalah terkait K3LL (Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Lindung Lingkungan) di tempat kerja. Maksud dari dilaksanakannya *safety meeting* adalah untuk mewujudkan pengetahuan, kesadaran, dan kedisiplinan mengenai keselamatan. *Safety meeting* ini merupakan diskusi tentang keselamatan kerja yang dilakukan selama 30 menit sebelum memulai pekerjaan (di awal shift kerja) oleh seluruh tenaga kerja.

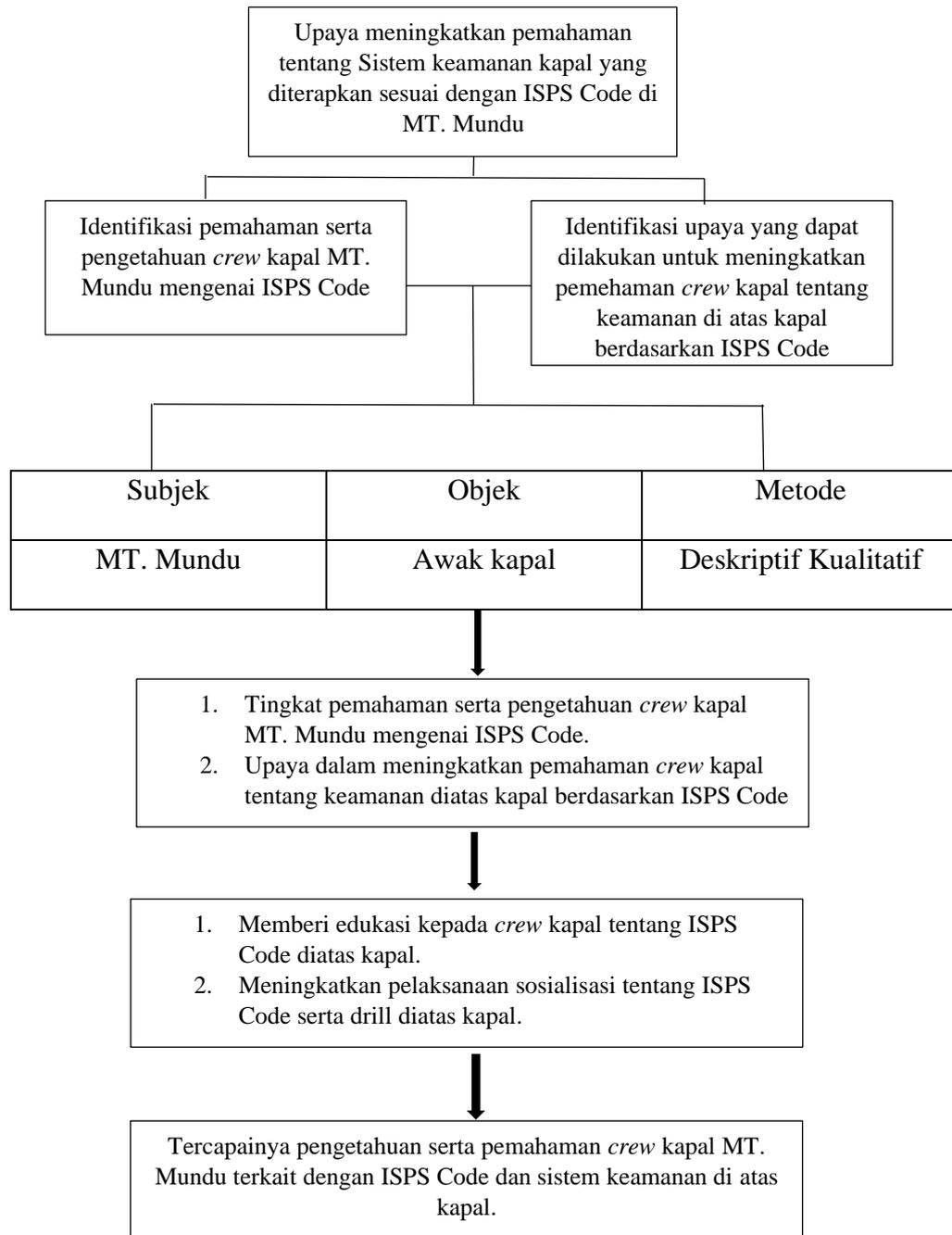
b. Tujuan

Tri Niswati Utami (2018:67) dalam penelitian oleh Pinem (2022) menuturkan *Safety meeting* adalah rapat wajib yang diadakan secara ringkas oleh *crew* kapal sebelum memulai pekerjaan, seperti kegiatan bongkar muat, operasi mesin di kamar mesin, dan sebagainya. *Safety meeting* dilakukan sebelum setiap proyek pekerjaan dimulai. Pertemuan ini diselenggarakan di kapal (*onboard*) di area yang dianggap aman dari potensi kerawanan,

seperti dek kapal. Tujuan *safety meeting* adalah untuk memberi informasi kepada *crew* kapal terkait pekerjaan yang akan dilakukan dan cara melaksanakan pekerjaan dengan aman.

Menurut Tri Niswati Utami (2018:67) yang dijelaskan oleh Pinem (2022) bahwa biasanya *Safety meeting* diarahkan oleh *safety officer* atau Mualim 1 dan dihadiri oleh semua *crew* kapal yang terlibat dalam kegiatan kerja saat itu. Pertemuan ini dilaksanakan secara interaktif, memungkinkan pekerja untuk memberikan komentar, mengajukan permasalahan, serta menjawab persoalan secara ringkas yang diajukan oleh Mualim 1. Meskipun demikian, dalam praktiknya, *safety meeting* dilaksanakan dengan format yang lebih santai dibandingkan dengan *safety committee*. Kegiatan ini wajib didokumentasikan menggunakan formulir resmi perusahaan dan dilaporkan secara berkala.

C. KERANGKA PEMIKIRAN



Gambar 2.7 Kerangka Pikiran

Sumber: Dokumen Pribadi

BAB III METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Pada penelitian ini penulis membuat karya ilmiah terapan menggunakan metode penelitian kualitatif, berarti penelitian yang bersifat deskriptif yang dapat menggambarkan atau menjelaskan secara rinci, terstruktur, dan akurat mengenai fakta-fakta yang terkait dengan kondisi yang akan diteliti. Biasanya, penelitian kualitatif lebih cenderung menggunakan teknik analisis untuk mendeskripsikan hasil penelitian tentang upaya meningkatkan pemahaman mengenai sistem keamanan kapal yang sesuai dengan ISPS Code di MT. Mundu untuk mencegah terjadinya pembajakan, perampokan dan pencurian diatas kapal. Landasan teori yang digunakan dalam penelitian ini berfungsi sebagai kerangka acuan yang membantu peneliti dalam mengidentifikasi dan menganalisis data yang relevan dengan permasalahan yang diteliti.

Penelitian diawali dengan merumuskan dasar asumsi serta prinsip-prinsip kerangka pemikiran yang akan diterapkan dalam penelitian. Penelitian kualitatif tidak mengandalkan angka dalam pengumpulan data atau dalam menafsirkan hasil temuan. Dengan metode kualitatif ini, Penulis mampu memahami dan menyampaikan permasalahan yang sedang diteliti. Selain itu, Poerwandari (1998) menjelaskan penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang bertujuan untuk menghasilkan dan mengolah data yang bersifat deskriptif meliputi wawancara, catatan lapangan, gambar, foto, rekaman video, serta berbagai bentuk data lainnya. Pendekatan penelitian ini

mencakup pemahaman yang mempelajari berbagai cara yang diterapkan dalam pelaksanaan penelitian. Secara umum, penelitian adalah cerminan dari hasrat untuk mendapatkan dan mengembangkan pengetahuan, yang merupakan kebutuhan fundamental manusia dan menjadi dorongan utama dalam melaksanakan penelitian.

B. TEMPAT DAN WAKTU PENELITIAN

1. Tempat Penelitian

Penulis mengadakan penelitian di kapal MT. Mundu dengan jenis kapal tanker yang dijadikan sebagai objek penelitian selama penulis melakukan praktek laut. MT. Mundu adalah salah satu kapal milik PT. Pertamina International Shipping yang beralamat di Jalan Medan Merdeka Timur No.6 Gambir, Jakarta Pusat.

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian berlangsung di atas kapal MT. Mundu pada saat penulis melaksanakan praktek laut dan peneliti sebagai cadet deck selama 12 bulan yaitu pada tanggal 18 Desember 2022 sampai dengan 18 Desember 2023.

C. SUMBER DATA

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) daring (2016) Data merupakan informasi yang akurat dan nyata, atau bahan konkret yang dapat dijadikan landasan untuk analisis atau kesimpulan. Selama penelitian, penulis mengumpulkan bahan yang relevan untuk mendukung analisis dalam mendukung pembahasan masalah. Informasi yang disajikan harus bersifat komprehensif dan objektif. Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam

penyusunan karya ilmiah ini diperoleh melalui observasi langsung. Berdasarkan cara pengumpulannya, data yang diperoleh selama penelitian menjadi pendukung utama dalam penyusunan skripsi ini, antara lain:

1. Data Primer

Data primer adalah informasi yang didapatkan langsung oleh peneliti dari sumbernya. Data ini sering disebut sebagai data ril atau data baru yang memiliki sifat aktual. Untuk memperoleh data primer, peneliti harus mengumpulkannya secara langsung.

Data yang dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari anak buah kapal (ABK) MT. Mundu yang sedang melaksanakan tugas jaga, mengambil gambar / foto, waktu dan lokasi, serta tindakan yang harus dilakukan mualim untuk memperhatikan ABK saat melaksanakan tugas jaga diatas kapal. Metode yang akan dipakai peneliti untuk mengumpulkan data primer tersebut adalah melalui observasi, dokumentasi, dan wawancara.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapatkan peneliti dari sumber yang telah tersedia sebelumnya, informasi ini dapat diperoleh dari berbagai sumber seperti internet, jurnal, buku, laporan, dan lainnya. Dokumen-dokumen tersebut dapat memperkuat data primer yang dikumpulkan oleh peneliti dalam penyusunan karya ilmiah terapan mengenai upaya meningkatkan pemahaman tentang sistem keamanan kapal sesuai ISPS Code di atas kapal.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Sebagaimana yang diutarakan Ahyar dkk. (2020) teknik pengumpulan data adalah prosedur yang sangat penting dalam penelitian, karena tujuan utama penelitian adalah untuk memperoleh data. Tanpa memahami teknik yang tepat untuk mengumpulkan data, peneliti sulit mendapatkan informasi yang sesuai dengan standar yang ditetapkan. Pengumpulan data dapat dilakukan melalui berbagai metode, meliputi observasi, wawancara, dokumentasi, atau gabungan dari beberapa teknik. Dalam penelitian ini, penulis menerapkan beberapa teknik pengumpulan data, antara lain:

1. Teknik Observasi

Menurut Nana Syaodih Sukmadinata. (2011:220) menjelaskan observasi (*observation*) yaitu metode pengumpulan data dengan cara mengamati kegiatan yang sedang berlangsung. Observasi dapat dilaksanakan dengan dua pendekatan: partisipatif (*participatory observation*), di mana pengamat terlibat langsung dalam kegiatan, dan non-partisipatif (*nonparticipatory observation*), di mana pengamat hanya mengamati tanpa ikut serta dalam kegiatan tersebut. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan observasi langsung untuk mengumpulkan data yang mendukung penyusunan karya ilmiah terapan terkait upaya meningkatkan pemahaman sistem keamanan di atas kapal.

2. Teknik Wawancara

Menurut Nana Syaodih Sukmadinata (2011:216), wawancara atau *interview* adalah salah satu cara pengumpulan data yang umum dipakai dalam penelitian deskriptif kualitatif ataupun kuantitatif adalah

wawancara. Wawancara dilakukan secara langsung melalui pertemuan tatap muka antara peneliti dan responden., di mana proses pengumpulan data dilakukan dengan tanya jawab secara lisan.

Pada penelitian ini, peneliti melaksanakan wawancara untuk memperoleh jawaban dari perwira terkait pemahaman sistem kemanana diatas kapal MT. Mundu setelah terjadinya pencurian cat di atas kapal karena kurangnya tanggung jawab dan disiplin petugas jaga.

3. Teknik Dokumentasi

Sugiyono (2015:240) mengungkapkan bahwa dokumentasi adalah rekaman atau catatan tentang peristiwa yang telah terjadi. Bentuk dokumentasi dapat berupa catatan, foto, atau karya penting dari individu. Dokumentasi ini bisa diperoleh peneliti langsung dari objek penelitian. Oleh karena itu, data primer pada penelitian ini adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya melalui observasi atau pengamatan terhadap kejadian yang terkait dengan objek penelitian.

4. Studi Pustaka

Studi pustaka yaitu suatu upaya untuk menghimpun dan mengumpulkan data yang dibutuhkan dalam penelitian, yang bersumber dari perpustakaan maupun internet. Dalam pelaksanaan pencarian data penulis melakukan studi pustaka melalui referensi yang ada di atas kapal MT. Mundu dan perpustakaan Politeknik Pelayaran Surabaya untuk memperoleh bahan dan informasi yang relevan untuk dikumpulkan, dikaji, dan dimanfaatkan sebagai sumber referensi, serta sebagai bahan perbandingan dengan masalah yang terjadi dalam penulis skripsi ini.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Analisis data merupakan proses untuk mengidentifikasi dan secara sistematis menyusun data yang diperoleh dari catatan lapangan, dokumentasi, dan wawancara. Pada tahap ini, data disusun ke dalam kategori-kategori, memecahnya menjadi unit-unit, menyusun pola, memilih informasi yang relevan, serta menarik kesimpulan yang memudahkan pemahaman baik oleh peneliti maupun pihak lain. (Sugiyono, 2019).

Penulis penelitian ini menggunakan metode analisis data deskriptif kualitatif (QD). Penelitian deskriptif kualitatif (QD) bertujuan untuk memberikan pemahaman yang mendalam tentang suatu fenomena atau peristiwa secara objektif. Penelitian ini berfokus pada pertanyaan yang berkaitan dengan siapa, apa, di mana, dan bagaimana suatu kejadian terjadi. Dengan kata lain, penulis akan berusaha memahami secara mendalam tentang proses, pengalaman, atau konsisi yang sedang diteliti. Melalui analisis data yang mendalam, peneliti akan mengidentifikasi pola-pola yang muncul serta menarik Kesimpulan yang relevan (Nurmalasari & Erdiantoro, 2020).

Dalam penelitian kualitatif, analisis data biasanya dilakukan secara induktif, dimulai dengan mengumpulkan data atau fakta, lalu berkembang menuju tingkat abstraksi yang lebih tinggi. Proses ini melibatkan penyusunan sintesis dan pengembangan teori apabila diperlukan dan didukung oleh data. Dengan demikian, analisis data dalam penelitian yang dilakukan secara kualitatif bersifat fleksibel dan terbuka, serta harus disesuaikan dengan data atau informasi yang diperoleh di lapangan. (Ahyar, Andriani, Sukmana, Hardani, Nur Hikmatul Auliya MS, et al., 2020)