

**ANALISIS EFEKTIVITAS DINAS JAGA PADA SAAT  
KAPAL BERLABUH JANGKAR DALAM MENCEGAH  
PENCURIAN DI ATAS KAPAL MV.WARIH MAS**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Sarjana Terapan Pelayaran

**MAULANA HANI NUGRAHA**

**NIT.08.20.021.1.05**

**PROGRAM STUDI  
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

**PROGRAM SARJANA TERAPAN PELAYARAN  
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2025**

**ANALISIS EFEKTIVITAS DINAS JAGA PADA SAAT  
KAPAL BERLABUH JANGKAR DALAM MENCEGAH  
PENCURIAN DI ATAS KAPAL MV.WARIH MAS**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Sarjana Terapan Pelayaran

**MAULANA HANI NUGRAHA**

**NIT.08.20.021.1.05**

**PROGRAM STUDI  
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

**PROGRAM SARJANA TERAPAN PELAYARAN  
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA  
TAHUN 2025**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Maulana Hani Nugraha

NIT : 08 20 021 1 05

Program Studi : Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa KIT yang Peneliti tulis dengan judul :

**ANALISIS EFEKTIVITAS DINAS JAGA PADA SAAT KAPAL  
BERLABUH JANGKAR DALAM MENCEGAH PENCURIAN DI ATAS  
KAPAL MV.WARIIH MAS**

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

Surabaya,..... 2025



Maulana Hani Nugraha

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISIS EFEKTIVITAS DINAS JAGA PADA SAAT  
BERLABUH JANGKAR DALAM MENCEGAH  
PENCURIAN DI ATAS KAPAL MV. WARIIH MAS**

Nama Taruna : Maulana Hani Nugraha

NIT : 08 20 021 1 05

Program Studi : Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Dengan ini menyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Surabaya, 2025

Menyetujui:

Pembimbing I



Dr. Capt. Damoyanto Purba, S.Si.T., M.Pd.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19730919 201012 1 001

Pembimbing II



Dr. Elly Kusumawati, S.H., M.H.  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19810121200502 2 001

Mengetahui

Ketua Prodi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



Capt. Upik Widyaningih, M.Pd., M.Mar  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19840411 200912 2 002

## PENGESAHAN SEMINAR HASIL

### KARYA ILMIAH TERAPAN

#### ANALISIS EFEKTIVITAS DINAS JAGA PADA SAAT BERLABUH JANGKAR DALAM MENCEGAH PENCURIAN DI ATAS KAPAL MV. WARIII MAS

Disusun dan Diajukan Oleh :

MAULANA HANI NUGRAHA

NIT.08.20.021.1.05

D-IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan  
Politeknik Pelayaran Surabaya

Pada tanggal 18 Februari 2025

Menyetujui :

Penguji I



Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar.  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19780227 00912 1 002

Penguji II



Dr. Capt. Damayanto Purba, S.Si.T., M.Pd.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19730919 201012 1 001

Penguji III



Dr. Elly Kusumawati S.H., M.H.  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19810121200502 2 001

Mengesahui,

Ketua Prodi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



Capt. Upik Widyazing, S.Si.T., M.Pd., M.Mar.  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19840411 200912 2 002

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT dengan segala keagungan-Nya yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal penelitian ini dengan judul **“ANALISIS EFEKTIVITAS DINAS JAGA PADA SAAT KAPAL BERLABUH JANGKAR DALAM MENCEGAH PENCURIAN DI ATAS KAPAL MV.WARIH MAS”**. Dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini, dengan penuh rasa hormat dan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, arahan, bantuan dan motivasi serta doa yang sangat berarti bagi penulis. Oleh sebab itu, penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E.
2. Ketua Program Studi Teknologi Rekaya Operasi Kapal, Ibu Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd., M.Mar.
3. Dosen Pembimbing I Bapak Dr. Capt. Damoyanto Purba, S.Si.T., M.Pd. yang telah membantu penulis dalam melakukan koreksi terhadap materi Karya Ilmiah Terapan (KIT), sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini dengan baik.
4. Dosen Pembimbing II Ibu Elly Kusumawati, S.H., M.H. yang telah membantu penulis dalam melakukan koreksi penulisan terhadap Karya Ilmiah Terapan (KIT), sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini dengan baik.
5. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika khususnya lingkungan program studi Teknologi Rekaya Operasi Kapal Politeknik Pelayaran Surabaya.
6. Kedua orang tua saya Bapak Gatot Sunjono dan Ibu Juni Widyasati, serta Kakak saya Yuga Wicaksono atas segala dukungan penuh dan doanya.
7. Seluruh *crew* kapal MV. Warih Mas yang telah memberikan banyak ilmu, pengalaman dan membimbing selama penulis melaksanakan praktek laut.
8. Teman – teman seperjuangan yang selalu ikut membantu, mendampingi serta memberi semangat untuk menyelesaikan penelitian ini.

Diharapkan penelitian ini memberikan manfaat bagi semua pihak di masa depan, terutama dalam pengembangan pengetahuan bagi taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya dan untuk industri pelayaran. Peneliti menyadari bahwa

pembuatan Karya Ilmiah Terapan ini belum sepenuhnya sempurna, sehingga peneliti akan dengan senang hati menerima segala kritik dan saran yang membangun demi keberhasilan dan kesempurnaan penelitian ini.

Akhir kata peneliti mengucapkan terima kasih dan mohon maaf atas segala kekurangan.

Surabaya,... ..... 2025

Maulana Hani Nugraha

## ABSTRAK

MAULANA HANI NUGRAHA, Analisis Efektivitas Dinas Jaga Pada Saat Kapal Berlabuh Jangkar Dalam Mencegah Pencurian Di Atas Kapal MV.Warih Mas. Dibimbing oleh Bapak Dr. Capt. Damoyanto Purba, S.Si.T., M.Pd. selaku dosen pembimbing I dan Ibu Elly Kusumawati, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektivitas dinas jaga *crew* kapal MV. Warih Mas pada saat berlabuh jangkar dan untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan dalam mencegah tindak pencurian yang terjadi di atas kapal MV. Warih Mas. Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian kualitatif deskriptif. Peneliti menerapkan teknik wawancara, pengumpulan dokumen, serta pengamatan langsung terhadap fenomena yang sedang diteliti.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa efektivitas dinas jaga di atas kapal MV. Warih Mas ketika kapal sedang berlabuh jangkar dikatakan belum efektif dikarenakan minimnya pengawasan beberapa *crew* karena tidak melaksanakan *security patrol* secara berkala, sering terlambatnya jurumudi saat serah terima, kurangnya sistem keamanan di kapal karena belum tersedianya kamera pengawas atau CCTV, sehingga dapat memberikan celah bagi pelaku pencurian untuk melancarkan aksinya tanpa terdeteksi.

Upaya yang perlu dilakukan untuk mencegah terjadinya kasus pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar adalah dengan melaksanakan serah terima sesuai *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 as Amandement in 2010 Chapter VIII/2*, melaksanakan *security patrol* atau patroli rutin, memasang perangkat pengawas kamera tersembunyi CCTV (*Closed Circuit Television Camera*) di lokasi strategis di atas kapal MV.Warih Mas.

**Kata Kunci :** Efektivitas, Dinas Jaga, Pencurian

## **ABSTRACT**

*MAULANA HANI NUGRAHA, Analysis of the Effectiveness Watchkeeping when the ship is anchored in preventing theft on board the MV.Warih Mas. Supervised by Dr. Capt. Damoyanto Purba, S.Si.T., M.Pd. as supervisor I and Mrs. Elly Kusumawati, S.H., M.H. as supervisor II.*

*This study aims to determine the effectiveness of the MV.Warih Mas crew. when anchor and to find out the efforts that must be made in preventing theft that occurs on board the MV. Warih Mas. The method used in this research is descriptive qualitative. Researchers used interview methods, documentation, direct observation of the phenomenon under study.*

*The results showed that the effectiveness of the guard service on board the MV. Warih Mas when the ship is at anchor is said to be ineffective due to the lack of supervision of several crews because they do not carry out security patrols regularly, often late jurumudi during handover, lack of a security system on the ship because of the unavailability of surveillance cameras or CCTV, so that it can provide a gap for thieves to carry out their actions undetected.*

*Efforts that need to be made to prevent the occurrence of theft cases on board when the ship is at anchor are to carry out handover according to the Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 as Amended in 2010 Chapter VIII/2, carry out security patrols or routine patrols, install CCTV (Closed Circuit Television Camera) hidden camera surveillance devices in strategic locations on board the MV.Warih Mas.*

**Keywords:** *Effectiveness, Watchkeeping, Theft*

## DAFTAR ISI

Halaman

|                                        |             |
|----------------------------------------|-------------|
| <b>HALAMAN JUDUL .....</b>             | <b>i</b>    |
| <b>PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>       | <b>ii</b>   |
| <b>PERSETUJUAN SEMINAR HASIL .....</b> | <b>iii</b>  |
| <b>PENGESAHAN SEMINAR HASIL.....</b>   | <b>iv</b>   |
| <b>KATA PENGANTAR.....</b>             | <b>v</b>    |
| <b>ABSTRAK .....</b>                   | <b>vii</b>  |
| <b>ABSTRACT .....</b>                  | <b>viii</b> |
| <b>DAFTAR ISI.....</b>                 | <b>ix</b>   |
| <b>DAFTAR GAMBAR.....</b>              | <b>xi</b>   |
| <b>DAFTAR TABEL .....</b>              | <b>xii</b>  |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>           | <b>xiii</b> |
| <b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>          | <b>1</b>    |
| A. Latar Belakang .....                | 1           |
| B. Rumusan Masalah .....               | 5           |
| C. Batasan Masalah.....                | 5           |
| D. Tujuan Penelitian.....              | 6           |
| E. Manfaat Penelitian.....             | 6           |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>    | <b>8</b>    |
| A. Review Penelitian Sebelumnya .....  | 8           |
| B. Landasan Teori.....                 | 11          |
| C. Kerangka Pikiran.....               | 29          |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b> | <b>30</b>   |
| A. Jenis Penelitian.....               | 30          |

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| B. Lokasi Dan Waktu Penelitian..... | 30        |
| C. Sumber Data .....                | 31        |
| D. Teknik Pengumpulan Data .....    | 32        |
| E. Teknik Analisis Data .....       | 36        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>          | <b>66</b> |
| <b>LAMPIRAN.....</b>                | <b>68</b> |

## DAFTAR GAMBAR

|                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Gambar 1. 1 <i>Incidents in Indonesia (2019-2023 &amp; January-June 2024)</i> ..... | 3  |
| Gambar 2. 1 Kerangka pikiran .....                                                  | 29 |
| Gambar 4. 1 MV.Warih Mas.....                                                       | 40 |
| Gambar 4. 2 SSO ( <i>Ship Security Office</i> ) kapal MV.Warih Mas .....            | 45 |
| Gambar 4. 3 <i>Crew jaga di maindeck</i> .....                                      | 52 |
| Gambar 4. 4 Kegiatan Dinas Jaga Berlabuh Jangkar di Anjungan .....                  | 52 |
| Gambar 4. 5 <i>Store cat</i> MV.Warih Mas .....                                     | 53 |
| Gambar 4. 6 <i>Master Standing Order</i> .....                                      | 56 |
| Gambar 4. 7 <i>Rest Hour Chief Officer</i> .....                                    | 59 |
| Gambar 4. 8 <i>Safety meeting crew</i> MV. Warih Mas .....                          | 62 |
| Gambar 4. 9 CCTV di atas kapal MV. Warih Mas .....                                  | 63 |

## DAFTAR TABEL

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....                                            | 8  |
| Tabel 2. 2 Waktu Jaga Berlabuh Jangkar di MV.Warih Mas .....                            | 15 |
| Tabel 3. 1 Format Pertanyaan Wawancara .....                                            | 33 |
| Tabel 3. 2 Pengamatan Efektivitas Dinas Jaga Berlabuh Jangkar .....                     | 34 |
| Tabel 4. 1 Hasil Pengamatan Efektifitas Dinas Jagat Berlabuh Jangkar .....              | 42 |
| Tabel 4. 2 Persentase hasil observasi pelaksanaan dinas jaga <i>Chief Officer</i> ..... | 46 |
| Tabel 4. 3 Persentase hasil observasi pelaksanaan dinas jaga <i>Third Officer</i> ..... | 46 |
| Tabel 4. 4 Persentase hasil observasi pelaksanaan dinas jaga Jurumudi 1 .....           | 47 |
| Tabel 4. 5 Persentase hasil observasi pelaksanaan dinas jaga Jurumudi 2 .....           | 47 |

## DAFTAR LAMPIRAN

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| Lampiran 1 : <i>Crew list</i> MW.Warih Mas .....                              | 68 |
| Lampiran 2 : <i>Ship Particular</i> MV.Warih Mas .....                        | 69 |
| Lampiran 3 : Mutasi <i>On</i> .....                                           | 70 |
| Lampiran 4 : Mutasi <i>Off</i> .....                                          | 71 |
| Lampiran 5 : Surat Keterangan Berlayar .....                                  | 72 |
| Lampiran 6 : Berita Acara Kehilangan .....                                    | 73 |
| Lampiran 7 : Hasil Wawancara.....                                             | 74 |
| Lampiran 8 : Jurnal <i>Deck Log book</i> .....                                | 84 |
| Lampiran 9 : Periode istirahat <i>Anchor Watch Crew Deck Department</i> ..... | 86 |
| Lampiran 10 : <i>SOP (Standard Operating Procedure)</i> Dinas Jaga.....       | 87 |
| Lampiran 11 : <i>Checklist</i> Peralihan Dinas Jaga Berlabuh .....            | 88 |
| Lampiran 12 : Hasil evaluasi <i>safety meeting</i> .....                      | 89 |

## **BAB I PENDAHULUAN**

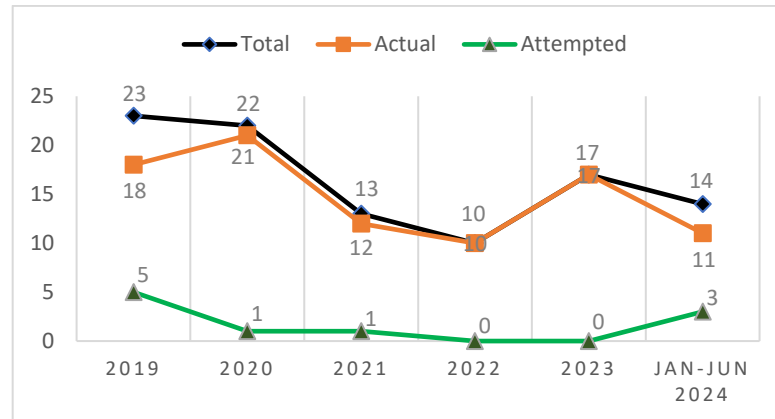
### **A. Latar Belakang**

Dinas kapal biasanya dibagi menjadi dua jenis, yaitu dinas harian dan dinas jaga. Dinas harian adalah kegiatan yang dilakukan selama jam kerja, baik di laut maupun di pelabuhan, oleh seluruh anggota kapal (Dwi Antoro et al., 2018). Aktivitas yang dilakukan dinas harian meliputi administratif di kapal, pemeliharaan kapal dan peralatan di atasnya, serta menangani muatan atau penumpang. Sedangkan dinas jaga merupakan kegiatan atau aktifitas yang dilaksanakan oleh petugas jaga yang dipimpin oleh seorang perwira jaga di atas kapal. Dinas jaga dilakukan bertujuan untuk menjaga keamanan dan keselamatan, melaksanakan peraturan-peraturan, perintah atau instruksi yang berlaku. Dalam pelaksanaannya dinas jaga di kapal terbagi menjadi Jaga Laut dan Jaga Pelabuhan.

Dinas jaga pelabuhan di kapal dilaksanakan ketika kapal sedang berlabuh jangkar, sandar dermaga atau terikat pada *buoy*, olah gerak untuk berangkat dari pelabuhan maupun tiba di pelabuhan, bongkar muat, dan menerima atau menurunkan pandu (Mawardi, 2021). Dalam pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal sedang berlayar ataupun saat berlabuh jangkar seluruh *crew* kapal khususnya bagian dek, diperlukan ketelitian, kewaspadaan, tanggung jawab, serta konsentrasi kerja yang tinggi. Langkah tersebut diambil untuk mencegah kerugian finansial yang dialami oleh perusahaan pelayaran serta untuk melindungi keselamatan jiwa *crew* kapal yang dapat terancam berbagai risiko seperti tabrakan, pencurian, hingga pembajakan akibat kelalaian dalam melaksanakan dinas jaga. Maka dari itu pelaksanaan dinas jaga saat kapal

berlayar atau saat berlabuh jangkar sangat penting dan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran baik aturan Nasional maupun aturan Internasional.

Pencurian yang terjadi di atas kapal saat berlabuh jangkar adalah masalah yang kompleks dan seringkali menimbulkan ancaman terhadap keamanan serta menyebabkan kerugian finansial bagi kapal, *crew*, dan penumpang (Ama Maran et al., 2023). Pencurian di atas kapal dapat terjadi pada berbagai kondisi diantaranya yaitu saat kapal sedang berlabuh jangkar, sandar di dermaga, atau berolah gerak. Pada kondisi kapal yang sedang berlabuh jangkar, kapal tidak bergerak dan tidak memiliki kecepatan yang tinggi, sehingga sangat rentan terhadap serangan pencurian. Pencurian biasanya dilakukan oleh individu atau kelompok yang memiliki tujuan ekonomi dan keuangan. Mereka menggunakan berbagai metode dan strategi untuk mencapai tujuan mereka, termasuk dengan cara mengamati dan memantau gerakan kapal, serta menggunakan teknologi modern untuk menghindari deteksi. Oleh karena itu, untuk mengantisipasi keadaan seperti itu, pelaut diharuskan memahami tugas jaga di atas kapal dan mampu menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan ketentuan yang sudah diatur dalam *Standard Of Training Certification And Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010.



Gambar 1. 1 Incidents in Indonesia (2019-2023 & January-June 2024)

Sumber : *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ship in ASIA*

Indonesia yang merupakan sebuah negara kepulauan besar mempunyai resiko pembajakan dan pencurian tinggi. *ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia)* adalah sebuah perjanjian regional antara negara-negara di Asia untuk mengatasi masalah pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal. Berdasarkan data yang dihimpun *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ship in ASIA (ReCAAP)* dari tahun 2019 hingga 2023, serta Januari – Juni 2024 terdapat total 99 insiden (89 insiden nyata dan 10 insiden percobaan) kasus pembajakan (*piracy*) dan pencurian (*robbery*) di Indonesia. Data tersebut menunjukkan bahwa kasus pembajakan dan pencurian masih tinggi di Indonesia.

MV. Warih Mas adalah kapal kontainer milik PT Temas Tbk yang beroperasi di perairan Indonesia dengan rute yang dapat berubah-ubah tergantung pada kebutuhan perusahaan (Prayogi et al., 2024). Kapal tersebut membawa berbagai jenis kargo, termasuk kendaraan, makanan, uang, barang elektronik, dan bahkan bahan peledak. Saat peneliti menjalani praktek laut di MV. Warih Mas, penulis menjadi korban pencurian di atas kapal ketika

berlabuh jangkar di perairan pelabuhan Samarinda pada tanggal 24 Desember 2022. Kejadian tersebut menyebabkan hilangnya beberapa *cat* dan *thiner* yang berada di *store* cat dan tidak ada yang mengetahui kapan pencuri naik ke atas kapal. Mengingat pentingnya cat dan *thiner* yang berguna untuk perawatan kapal, penulis menyimpulkan bahwa penting untuk menjaga *cat* dan *thiner* yang ada di kapal dikarenakan peran cat dan *thiner* yaitu untuk melindungi kapal dari korosi.

Penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan efektivitas dinas jaga telah dilakukan oleh Dwi Antoroa , Sri Purwantini dan M. Arif Ikhsannudin yang berjudul Analisis Peningkatan Dinas Jaga Di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan Pada Kapal MT. Sei Pakning. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi langkah-langkah yang perlu diambil guna memperkuat keamanan di area yang berisiko tinggi. Hasil penelitian ini yaitu yang menyebabkan kurang efektifnya pelaksanaan dinas jaga di daerah rawan di kapal MT. Sei Pakning adalah peralatan penunjang keamanan seperti *handy talky*, senter, alat pengaman yang tidak ada, CCTV yang *trouble* (Dwi Antoro et al., 2018). Penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan kejadian pencurian naik ke atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar telah dilakukan oleh Dionisius Ama Maran yang berjudul Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Pencurian Di Atas Kapal ketika Kapal Berlabuh Jangkar. Masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah terjadinya pencurian yang diakibatkan oleh kelalaian *crew* kapal serta rendahnya tingkat disiplin saat berjaga di kapal yang berlabuh di area rede Ambon. Kejadian ini mengakibatkan hilangnya beberapa *Twist lock* dan *bridge fitting* yang berada dalam kotak dekat *cross deck crane 1*

dan 2, dan tidak ada yang tahu kapan pelaku pencurian naik ke kapal. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengenali elemen-elemen yang menyebabkan terjadinya pencurian di atas kapal dan mengevaluasi pengaruhnya terhadap keamanan serta keselamatan kapal (Ama Maran et al., 2023).

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan, penulis berkeinginan untuk menyelidiki lebih dalam mengenai dinas jaga yang efektif saat kapal berlabuh untuk memperkuat sistem keamanan kapal dan menawarkan solusi dalam menangani pencurian, sehingga keamanan area di atas kapal dan di sekitarnya lebih terjaga serta meningkatkan pemahaman setiap anggota *crew* tentang tanggung jawab mereka masing-masing. Oleh karena itu, penulis memilih judul untuk skripsi ini yaitu “Analisis efektivitas dinas jaga pada saat kapal berlabuh jangkar dalam mencegah pencurian di atas kapal MV.Warih Mas”.

## **B. Rumusan Masalah**

Dari latar belakang yang terjadi di atas, maka tersusunlah rumusan masalah yang akan dibahas pada bab-bab selanjutnya, Adapun rumusan masalah tersebut antara lain:

1. Bagaimana efektivitas dinas jaga *crew* kapal MV. Warih Mas pada saat berlabuh jangkar?
2. Bagaimana upaya yang harus dilakukan dalam mencegah tindak pencurian yang terjadi di atas kapal MV.Warih Mas?

## **C. Batasan Masalah**

Agar penelitian ini lebih fokus dan pembaca dapat lebih mudah menangkap isi dari penelitian ini, maka peneliti memberikan batasan atau ruang lingkup

pada karya ilmiah terapan ini. Penilitin ini terbatas pada pembahasan yang hanya pada efektivitas dinas jaga pada saat kapal berlabuh jangkar dalam mencegah pencurian di atas kapal MV.Warih Mas.

#### **D. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui efektivitas dinas jaga *crew* kapal MV. Warih Mas pada saat berlabuh jangkar.
2. Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan dalam mencegah tindak pencurian yang terjadi di atas kapal MV. Warih Mas.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penyusunan karya ilmiah terapan ini, penulis berharap hal ini bisa menjadi sumber informasi bagi pihak-pihak yang membutuhkan mengenai dinas jaga saat berlabuh jangkar dalam mencegah pencurian di atas kapal. Manfaat yang di dapat dari penyusunan penelitian ini yaitu:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan bisa sebagai bahan informasi, referensi, penelitian atau melengkapi ide bagi para pelaut untuk memahami pentingnya melakukan dinas jaga berlabuh jangkar yang baik dan benar dalam upaya untuk mencegah pencurian di atas kapal.

##### **2. Manfaat Praktis**

- a. Diharapkan penelitian ini dapat membantu dalam pengembangan SDM pada bidang transportasi laut, terkhusus untuk perwira transportasi laut dan awak kapal dapat mengetahui resiko kelalaian dalam melaksanakan dinas jaga saat berlabuh jangkar, agar terciptanya keselamatan dan

kemanan di atas kapal.

- b. Diharapkan penelitian ini dapat berfungsi sebagai panduan praktis untuk perusahaan, sehingga dapat mengembangkan karyawan yang lebih mandiri serta profesional dan sepenuhnya bertanggung jawab atas setiap tugas yang diemban.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

| No | Nama Penulis                                                | Judul Penelitian                                                                                                                                                             | Metode Penelitian     | Hasil                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Kholid Mawardi (2021)                                       | Sikap Dan Tanggung Jawab Crew Saat Tugas Jaga Kapal Berlabuh ( <i>Anchor Watch</i> ) Sesuai <i>Standard Of Training Certification And Watchkeeping (STCW) Amandemen 2010</i> | Deskriptif Kualitatif | Penelitian ini mengkaji terjadinya penyimpangan dalam waktu jaga di kapal saat kapal berlabuh, termasuk pembagian tanggung jawab antara tugas lapangan dan jaga yang melebihi batas waktu kerja 8 jam seperti yang ditentukan dalam peraturan <i>Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW) Amandemen 2010</i> . Apabila jam kerja melebihi ketentuan, hal itu dianggap sebagai lembur. Selain itu, terdapat masalah disiplin dan tanggung jawab yang rendah dalam pelaksanaan tugas jaga. Koordinasi yang buruk juga terlihat di antara anggota crew saat bertugas jaga selama kapal berlabuh, seperti ketika perwira jaga tidur pada jam jaga. Kurangnya pemeriksaan posisi kapal dalam peta secara rutin, patrol keamanan, perlindungan terhadap pencurian, pemeriksaan arah rantai jangkar, survei area di sekitar kapal untuk melihat adanya pencemaran minyak, serta pelaksanaan instruksi dari lembaga terkait mengenai cuaca atau informasi lain yang berkaitan dengan berlabuh jangkar juga menjadi perhatian. |
| 2. | Dionisius Ama Maran, I'ie Suwondo, Dyah Ratnaningsih (2023) | Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Pencurian Di Atas Kapal ketika Kapal Berlabuh Jangkar                                                                              | Deskriptif Kualitatif | Faktor – faktor penyebab pencurian di atas kapal MV. Titanium ketika kapal sedang berlabuh jangkar terjadi karena lingkungan atau area berlabuh jangkar yang tidak aman, akses yang mudah, kurangnya pengawasan dan penjagaan, kesempatan yang tersedia,                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|    |                                                              |                                                                                                       |                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                              |                                                                                                       |                       | <p>kurangnya koordinasi dalam pelaksanaan dinas jaga, kurangnya koordinasi dengan otoritas lokal dan ketiadaan sistem keamanan di kapal seperti kamera pengawasan, alarm keamanan, pencahayaan yang kurang sehingga dapat memberikan celah bagi pelaku pencurian untuk melancarkan aksinya tanpa terdeteksi. Langkah-langkah yang harus diambil untuk menghindari terjadinya pencurian di kapal saat berlabuh meliputi pengawasan dan pengamanan yang memadai, perlindungan pintu dan akses, pemasangan kamera pengawas di berbagai lokasi di kapal, pemasangan sistem alarm, pencahayaan yang cukup di kapal, pelaksanaan patroli keamanan di sekitar kapal, kolaborasi dengan pihak berwenang setempat, serta pelatihan bagi awak kapal untuk meningkatkan pemahaman mereka.</p> |
| 3. | Dwi Antoroa , Sri Purwantinib dan M. Arif Ikhsannudin (2018) | Analisis Peningkatan Dinas Jaga Di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan Pada Kapal MT. Sei Pakning | Kualitatif            | <p>Pelaksanaan dinas jaga di lokasi-lokasi yang berisiko tidak dilakukan secara optimal karena kurangnya peralatan pendukung keamanan. Hal ini disebabkan oleh tidak adanya <i>handy talky (HT)</i>, senter, dan pentungan di kapal, yang seharusnya menjadi alat bantu keamanan, serta adanya masalah pada CCTV di kapal akibat instalasinya yang tidak baik oleh kontraktor. Pelaksanaan <i>ISPS Code</i> di kapal saat beroperasi di daerah berisiko juga tidak efektif karena pelaksanaan tugas pengamanan tidak sesuai dengan prosedur yang ditetapkan dalam <i>ISPS Code</i>, ditambah dengan jumlah personel yang tidak memadai dalam melaksanakan tugas tersebut..</p>                                                                                                     |
| 4. | Zainab Lutfiyah , Joko Purnomo, Mirdin                       | Penerapan Dan Pelaksanaan ISPS Code Di KM. Bukit Siguntang                                            | Deskriptif Kualitatif | <p>Terdapat beberapa permasalahan yang berlangsung di KM. Bukit Siguntang, diantaranya adalah :</p> <p>a. Pada bulan Desember tahun 2020, sebuah kapal sedang melakukan proses pengangkutan</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|    |                           |                                                                                                                                                                                                 |                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Ahmad (2022)              |                                                                                                                                                                                                 |                  | <p>barang dan naik turunnya penumpang di pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan. Seseorang berhasil masuk tanpa melalui pengecekan identitas terlebih dahulu. Anehnya, tidak ada satu pun anggota <i>crew</i> kapal yang menyadari kejadian tersebut, termasuk petugas keamanan yang bertugas.</p> <p>b. Kasus kedua terjadi pada bulan April tahun 2021, di mana CSO melaksanakan audit ketika kapal berlabuh di pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan. Masalah utama yang dihadapi adalah rendahnya kesadaran mengenai pentingnya pemahaman tentang sistem keamanan yang sesuai dengan ISPS Code. Selain itu, terdapat juga kekurangan disiplin di antara anggota kapal dalam melaksanakan tanggung jawab yang diberikan kepada mereka.</p> |
| 5. | Dyra Mayang Sukhma (2022) | Implementasi Jaminan Keamanan Pelayaran Sesuai Dengan Peraturan Menteri No 134 Tahun 2016 dan <i>ISPS Code (International Ships And Port Facilities Security)</i> : Studi Pada MV. Unitama Lily | Normatif Empiris | <p>Pelaksanaan ISPS Code pada MV. UNITAMA LILY memperlihatkan bahwa penerapannya masih jauh dari memuaskan. Hal ini berdampak pada tingkat keamanan di MV. UNITAMA LILY. Telah terjadi kasus pencurian yang disebabkan oleh kelalaian awak kapal dan minimnya kedisiplinan dalam menjalankan tugas. Saat kapal berlabuh di Muara Berau, Kalimantan, sejumlah barang seperti tali tros, cat, dan thinner telah hilang. Beberapa anggota awak kapal belum sepenuhnya mengerti mengenai ISPS Code serta aturan-aturannya.</p>                                                                                                                                                                                                                 |

Tabel 2.1 memberikan penjelasan mengenai beberapa tinjauan dari penelitian terdahulu yang relevan dengan topik yang akan dibahas. Oleh karena itu, penting untuk memahami dan menjelaskan beberapa teori pendukung yang diambil dari berbagai sumber literatur yang berhubungan dengan pembahasan karya ilmiah ini, agar penulisan karya ilmiah menjadi lebih baik.

Pada Jurnal kedua menjelaskan faktor - faktor apa saja yang menyebabkan pencurian di atas kapal dan bagaimana upaya untuk mengatasi tindak pencurian. Pada jurnal ketiga, keempat dan kelima membahas penerapan dan pengetahuan *crew* kapal akan pentingnya *ISPS Code* pada saat melaksanakan dinas jaga pelabuhan atau berlabuh jangkar agar kejadian orang asing naik ke atas kapal KM.Bukit Siguntang dan kejadian pencurian tali tros, *cat* dan *thiner* pada kapal MV.Unitama Lyly tidak terulang kembali. Penulis ingin melanjutkan penelitian sebelumnya yaitu jurnal pertama, penelitian Kholid Mawardi tahun 2021 yang berjudul Sikap Dan Tanggung Jawab *Crew* Saat Tugas Jaga Kapal Berlabuh (*Anchor Watch*) Sesuai *Standard Of Training Certification And Watchkeeping (STCW) Amandement 2010*, Penelitian ini hanya membahas tentang bagaimana sikap dan tanggung jawab *crew* dalam berdinas jaga sehingga penulis ingin melanjutkannya dengan melaksanakan penelitian dan membahas bagaimana efektifitas dinas jaga kapal berlabuh jangkar dan bagaimana upaya yang harus dilakukan untuk mencegah pencuri naik di atas kapal MV.Warih Mas.

## **B. Landasan Teori**

### **1. Efektivitas**

Efektivitas berasal dari istilah efektif yang memiliki beberapa pengertian, yaitu terdapat dampaknya (akibat, pengaruh, dan kesan), berhasil atau mujarab, menghasilkan, berguna (tindakan usaha), dan mulai diterapkan. Dari pengertian tersebut muncul istilah keefektivan yang diartikan sebagai kondisi, berpengaruh, kesan yang ditimbulkan, keampuhan, dan pencapaian.

Menurut Cooper dalam Creswell (2010), Efektivitas bisa dipahami sebagai kemampuan sebuah program dalam mencapai sasaran yang telah ditentukan dengan memanfaatkan sumber daya yang ada. Sedangkan menurut Peter F. Drucker (2006) Efektivitas merujuk pada kemampuan untuk melaksanakan tindakan yang tepat, yaitu meraih tujuan yang diinginkan.

Dari pendapat di atas, peneliti mengartikan definisi dari efektivitas adalah kemampuan untuk mendapatkan hasil yang diharapkan atau sasaran yang telah ditentukan dengan efektif dan sesuai dengan kriteria yang sudah ada.

## **2. Dinas Jaga**

### **a. Pengertian Dinas Jaga**

*STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping)* adalah sebuah konvensi global yang mengatur standar pelatihan, pengesahan, dan tugas jaga untuk para awak kapal. Dalam kerangka STCW Amandemen 2010, "dinas jaga" merujuk pada jadwal kerja dan tanggung jawab yang harus dijalankan oleh seorang pelaut yang bertugas menjaga keselamatan serta keamanan kapal. Berdasarkan STCW Amandemen 2010, definisi dari dinas jaga adalah sebagai berikut :

- 1) Dinas Jaga Reguler : Dinas juga umumnya terdiri dari periode kerja antara 4 sampai 6 jam, di mana seorang pelaut memiliki tugas untuk mengawasi dan mengendalikan sistem navigasi, alat keselamatan kapal, serta memantau arus lalu lintas kapal. Dalam pengawasan

rutin, seorang pelaut juga wajib memastikan bahwa semua regulasi terkait keamanan dan perlindungan lingkungan laut diikuti terhadap peraturan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.

- 2) Dinas Jaga Pada Kondisi Darurat : Dalam keadaan darurat, seperti cuaca ekstrem, kebakaran, atau serangan teroris, seorang pelaut yang bertugas harus siap untuk mengambil tindakan darurat dan melaksanakan prosedur yang telah ditentukan. Dalam situasi ini, peran dan tanggung jawab pelaut dapat bervariasi dari dinas jaga biasa, tergantung pada jenis keadaan darurat yang dihadapi.

Dinas jaga merupakan pekerjaan pengawasan yang dilakukan di kapal atau pelabuhan demi menciptakan keadaan yang aman dan teratur selama 24 jam. Ini dilakukan dengan tujuan untuk memastikan keselamatan dan keamanan selama menjalankan tugas. (Nugraha et al., 2021). Menurut Branch (1995: 114), dinas jaga merupakan kewajiban untuk menjaga keamanan di pelabuhan atau tempat berlabuh serta lokasi-lokasi lain, dengan tujuan untuk menghindari atau mengurangi potensi pencurian atau risiko lain yang berkaitan.

Pelaksanaan jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal saat berlayar dan saat berlabuh telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas serta tanggung jawab mereka. Berdasarkan Tim Penyusun Maritim Semarang (2015), jaga mencakup :

- 1) Dinas Harian

Setiap kapten kapal harus membentuk sistem jaga yang cukup, efektif, dan berkesinambungan untuk menjamin

keselamatan, termasuk di dalamnya adalah jaga harian. Tanggung jawab yang dijalankan mencakup kegiatan administratif serta perawatan dan operasional kapal, sesuai dengan posisi dan kewajiban setiap anggota..

## 2) Dinas Jaga

Dinas jaga yang berlangsung di luar jam kerja sehari-hari yang meliputi pengawasan laut, pengawasan pelabuhan, serta pengawasan kapal yang sudah ditentukan dalam STCW 1978 amandemen 2010.

Menurut Mawardi (2021), ketidakpatuhan terhadap prosedur dinas jaga yang mencakup pengaturan jadwal jaga, jam kerja, dan waktu istirahat bagi *crew* kapal dapat menyebabkan berbagai masalah terkait organisasi kerja di kapal. Untuk memastikan bahwa pelaksanaan dinas jaga ketika kapal berlabuh di wilayah angkutan dapat berlangsung secara optimal dan menghindari potensi bahaya, seluruh anggota dinas jaga perlu memahami beberapa aspek, yaitu :

### b. Sistem Waktu Jaga Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*).

Dalam Bab VIII STCW Amandemen 2010 bagian A-VIII / 1, dibahas tentang kompetensi untuk menjalankan tugas sebagai berikut :

- 1) Semua individu yang ditugaskan untuk menjalani peran sebagai petugas yang menjalankan tugas pengawasan atau sebagai anggota yang terlibat dalam suatu tugas pengawasan, wajib diberikan waktu istirahat minimal 10 jam dalam setiap rentang 24 jam.

- 2) Jam-jam istirahat ini hanya dapat dibagi maksimum menjadi 2 sesi istirahat dengan minimum 10 jam untuk setiap periode 24 jam.
- 3) Ketentuan mengenai waktu istirahat yang dijelaskan dalam paragraf pertama dan kedua di atas, tidak perlu diterapkan saat menghadapi keadaan darurat atau saat melakukan latihan, atau jika terjadi keadaan operasional yang mendesak.
- 4) Walaupun terdapat peraturan di paragraf 1 dan paragraf 2 di atas, metode jumlah jam minimum tersebut dapat dipangkas menjadi minimal 6 jam sekaligus, dengan syarat pengurangan tersebut tidak melebihi 2 hari, dan setidaknya harus ada 77 jam waktu istirahat dalam jangka waktu 7 hari..
- 5) Pemerintah akan mempertimbangkan situasi berbahaya yang ditimbulkan oleh kelelahan para pelaut, khususnya yang terlibat dalam pengelolaan dan perlindungan operasi kapal.

Di kapal MV.Warih Mas, waktu jaga untuk kapal yang berlabuh di jangkar (*Anchor Watch*) telah disusun berdasarkan ketentuan internasional yakni *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW) Amandemen 2010*.

Tabel 2. 2 Waktu Jaga Berlabuh Jangkar di MV.Warih Mas

| No | Petugas Jaga         | Waktu Jaga  | Keterangan                                 |
|----|----------------------|-------------|--------------------------------------------|
| 1  | Mualim II, Jurumudi  | 00.00-04.00 | Jaga larut malam ( <i>dog watch</i> )      |
| 2  | Mualim I, Jurumudi   | 04.00-08.00 | Jaga dini hari ( <i>morning watch</i> )    |
| 3  | Mualim III, Jurumudi | 08.00-12.00 | Jaga pagi hari ( <i>forenoon watch</i> )   |
| 4  | Mualim II, Jurumudi  | 12.00-16.00 | Jaga siang hari ( <i>afternoon watch</i> ) |
| 5  | Mualim I, Jurumudi   | 16.00-20.00 | Jaga sore hari ( <i>evening watch</i> )    |
| 6  | Mualim III, Jurumudi | 20.00-24.00 | Jaga malam hari ( <i>night watch</i> )     |

Sumber : Kapal MV.Warih Mas

c. Serah Terima Dinas Jaga Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*) di Kapal

"Apabila saat serah terima dinas jaga sedang berlangsung suatu kegiatan yang *crewsial*, maka perwira yang akan mengambil alih wajib melanjutkan kegiatan tersebut. Kecuali jika ada perintah lain dari nakhoda atau kepala ruang mesin." (Manikome,2000:32). Berdasarkan ketentuan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandemen 2010 Chapter VIII* yang mengatur hal-hal dalam prosedur Serah Terima Dinas Jaga Yang Benar yaitu :

- 1) Sebelum menyerahkan jaga, petugas yang menjalankan jaga sebelumnya harus memberikan laporan tentang tugasnya kepada penggantinya dan memastikan bahwa laporan tersebut dipahami serta melaksanakan tugas jaga yang diberikan.
- 2) Jurnal penjagaan telah diisi secara menyeluruh dan ditandatangani oleh petugas jaga sebelumnya sebagai bentuk akuntabilitas tugas jaga.
- 3) Regu pengganti yang bertugas harus sudah hadir di lokasi tugasnya setidaknya 15 menit sebelum proses penyerahan jaga.
- 4) Melaksanakan pengamatan bersama kedua tim jaga.
- 5) Apabila pengganti jaga telah memahami dan setuju dengan dinas jaga yang akan diteruskan, barulah tim jaga diizinkan untuk meninggalkan tempat.

Sebelum serah terima dinas jaga dilakukan, perwira atau anggota *crew* yang akan menggantikan harus memastikan hal-hal berikut :

- 1) Instruksi atau *Standing Order* dari Nakhoda, jika ada

- 2) Lokasi berlabuh, arah dan jarak benda navigasi, serta arah dan jarak kapal di sekeliling area yang memadai saat kapal mengubah posisinya karena variasi pasang surut, lingkaran perputaran yang tergambar di peta
- 3) Kesiapan rantai dan jangkar yang akan digunakan
- 4) Keadaan operasional dan kesalahan pada peralatan navigasi yang digunakan
- 5) Isyarat yang tepat ditampilkan dan suling siap untuk segera digunakan
- 6) Kondisi pasang surut dan arus yang terjadi akibat pasang surut
- 7) Draft kapal dan kedalaman bebas lunas dari dasar kapal
- 8) Jarak penglihatan dan kondisi cuaca
- 9) Pemberitahuan atau laporan terkait navigasi dan cuaca, Tangga akomodasi dan/atau tangga pandu tersedia, jika diperlukan
- 10) Kondisi dek mencakup sistem deteksi kebakaran, SPD dan PK, area tempat tinggal, serta pembukaan yang kedap air
- 11) Lampu penerangan di seluruh bagian kapal pada malam hari
- 12) Kesiapan alat komunikasi
- 13) Peraturan setempat maupun peraturan perusahaan dipenuhi
- 14) Mematuhi aturan perlindungan lingkungan laut dan udara
- 15) Persiapan sandar, pemberitahuan kepada masing-masing awak kapal

16) Perintah untuk sandar, termasuk perkiraan waktu kedatangan pandu, agen, atau pejabat pelabuhan. Jika tidak ada informasi sebelumnya, pastikan VHF siap di saluran yang sesuai

17) Pembagian nama regu jaga keliling *deck*

18) Kirimkan laporan ke pelabuhan saat tiba, bertolak, atau pindah posisi labuh, jika ada

19) Keadaan kesiapan mesin utama, berkaitan dengan rencana tambat, kondisi iklim dan prakiraan cuaca, terkait dengan kemampuan kapal saat bersandar.

d. Tugas dan Tanggung Jawab Petugas Jaga Ketika Kapal Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*).

Tugas dan tanggung jawab yang perlu diperhatikan oleh petugas jaga saat menjalankan dinas jaga ketika kapal sedang berlabuh, antara lain :

- 1) Melakukan pengamatan secara rutin untuk memastikan kapal tetap berada pada lokasi labuh jangkar yang aman sambil mengamati objek-objek di sekitar.
- 2) Memastikan bahwa pengamatan yang tepat terus dilakukan.
- 3) Mengawasi sekitar kapal terhadap perahu-perahu yang mencurigakan serta ancaman lainnya.
- 4) Menjamin bahwa pemeriksaan kapal dilaksanakan secara rutin.
- 5) Memantau kondisi ombak dan cuaca serta keadaan di lautan.
- 6) Memberikan informasi kepada perwira jaga jika ada kecurigaan bahwa jangkar mencakar atau terbawa arus.

- 7) Memastikan bahwa lampu-lampu navigasi telah diaktifkan (sesuai jadwal) dan berbagai objek/tanda telah dipasang (berdasarkan situasi).
- 8) Memeriksa posisi kapal dengan peta atau radar setiap satu jam sekali.

Faktor-faktor tersebut diterapkan secara langsung selama pelaksanaan dinas jaga di atas kapal, sehingga pemahaman serta tanggung jawab dalam menjalankan dinas jaga perlu ditegaskan dengan tepat.

e. Tujuan Dinas Jaga Berlabuh Jangkar

Pelaksanaan tanggung jawab pengawasan yang dilakukan oleh petugas penjaga di atas kapal saat beroperasi maupun ketika berlabuh telah diatur oleh konvensi internasional *Standart Of Training Certification And Watchkeeping (STCW)*. Berdasarkan informasi tersebut, kegiatan jaga merupakan proses pemantauan yang dilakukan di atas kapal atau di area pelabuhan untuk menjaga agar situasi kapal tetap aman dan tertib. Tujuan dari pelaksanaan kegiatan dinas jaga yaitu :

- 1) Melindungi keamanan, keselamatan, dan ketertiban kapal, barang, penumpang, serta lingkungan sekitarnya.
- 2) Menerapkan dan mengikuti peraturan serta ketentuan yang berlaku (baik Nasional maupun Internasional).
- 3) Menjalankan perintah atau arahan dari perusahaan maupun kapten (baik secara tertulis maupun lisan) atau atau *Master Standing Order*.

### 3. STCW Amandemen 2010

STCW (*Standards of Training, Certification, and Watchkeeping*) merupakan sebuah konvensi internasional yang diadakan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) guna menjamin adanya standar pelatihan, sertifikasi, dan penjagaan kapal yang aman dan efisien. Konvensi ini pertama kali diadopsi pada tahun 1978 dan mengalami beberapa amandemen untuk memperbarui standar sesuai dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan industri pelayaran.

Pada bulan Juni 2010, Organisasi Maritim Internasional dalam sektor pelayaran secara resmi menyetujui apa yang dikenal sebagai “Amandemen Manila” terhadap konvensi mengenai pelatihan standar untuk sertifikasi dan tanggung jawab jaga bagi para pelaut serta peraturan yang berhubungan. Amandemen ini bertujuan agar STCW selalu relevan dengan perkembangan zaman sejak pertama kali dibuat dan diterapkan pada tahun 1978 dan amandemen yang dilakukan pada tahun 1995.

Tujuan STCW Amandemen 2010 :

- a. Sertifikat kelayakan dan endorsement hanya dapat diterbitkan oleh pihak berwenang, sehingga mengurangi kemungkinan adanya sertifikat yang dipalsukan.
- b. Pelaut yang telah lulus pemeriksaan sesuai dengan standar kesehatan umum di negaranya dapat bekerja di kapal dari negara lain tanpa perlu menjalani pemeriksaan kesehatan ulang.
- c. Proses revalidasi sertifikat disederhanakan demi kepentingan pelaut.

- d. Pengenalan metode pelatihan baru seperti pembelajaran jarak jauh dan pembelajaran melalui internet.
- e. Waktu istirahat untuk pelaut di atas kapal disesuaikan dengan ketentuan dari Konvensi Tenaga Kerja Maritim untuk mengurangi kelelahan.
- f. Memperkenalkan persyaratan tambahan untuk mencegah konsumsi alkohol dan penyalahgunaan narkoba.
- g. Kompetensi dan silabus baru perlu diupdate secara teratur menyesuaikan dengan kemajuan teknologi terkini.
- h. Pelatihan pembaruan yang sesuai dengan konvensi.

*STCW Amandemen 2010* merupakan langkah penting dalam memperbarui dan meningkatkan standar pelatihan, sertifikasi, dan jaga untuk pelaut. Dengan memperkenalkan standar yang lebih ketat dan memperhitungkan perkembangan teknologi baru, amandemen ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi di laut serta memastikan bahwa pelaut siap menghadapi tantangan modern.

#### **4. Berlabuh Jangkar**

- a. Pengertian Berlabuh Jangkar

Berlabuh jangkar berarti mengikat sebuah kapal di dasar laut supaya kapal tersebut tetap berada di tempatnya dan tidak terbawa arus atau angin saat melakukan aktivitas tertentu, seperti: menunggu izin masuk ke pelabuhan, menunggu kehadiran pemandu, atau menanti dermaga yang tersedia agar bisa menjalankan proses pembongkaran (Purwantomo, 2018:75). Sedangkan menurut (Anripansa, 2020) berlabuh jangkar adalah proses mengikat kapal pada dasar perairan agar

kapal tidak hanyut, yang dapat terganggu oleh cuaca buruk dan jarak pandang yang terbatas.

Dari kutipan yang telah disebutkan, dapat disimpulkan bahwa proses berlabuh jangkar adalah kondisi saat kapal mengamankan jangkar di dalam air agar tidak terbawa arus, bertujuan untuk menunggu kegiatan sandar, bongkar muat, dan penyelesaian dokumen.

b. Prosedur Berlabuh Jangkar

1) Persiapan kapal sebelum berlabuh jangkar :

- a) Pemberitahuan kepada Perwira *Deck* dan Perwira *Engine* serta personil jaga setengah - 1 jam sebelum lego jangkar dilaksanakan.
- b) Topdal (Log) diangkat, bendera-bendera dipasang, tangga disiapkan, serta peralatan untuk memuat dan membongkar barang, penumpang, dan pos juga disiapkan.
- c) Peralatan navigasi anjungan siap digunakan, *echosounder* diaktifkan untuk mengetahui kedalaman air bawah kapal dan radio dapat digunakan untuk komunikasi.
- d) Mesin-mesin jangkar disiapkan dan dicoba, dengan jangkar diarea keluar ulup untuk memastikan jangkar siap dipakai dan tidak macet.
- e) Buku panduan maritim dan peta lokasi dianalisis untuk memahami kondisi dan situasi pelabuhan yang sesungguhnya.

2) Pemilihan lokasi berlabuh sebaiknya dipilih terlebih dahulu dengan mempertimbangkan aspek keamanan dan kesesuaian :

- a) *Draft* kapal sesudah bongkar muat dan air surut.
  - b) Jarak aman dari kapal-kapal lainnya jika kapal berbelok berpindah tempat serta terbebas dari lokasi yang dangkal, dan jika diperlukan rantai di area atau hibob.
  - c) Interaksi atau komunikasi dengan pihak darat perlu berjalan dengan mudah, lancar, dan cepat, khususnya untuk menghemat waktu selama proses bongkar muat.
- 3) Dalam pelaksanaan proses berlabuh jangkar perlu mengikuti beberapa hal, yaitu sebagai berikut :
- a) Mendekati lokasi berlabuh dengan mematuhi jalur panduan yang telah ada atau membuat jalur baru, berkomunikasi dengan pilot atau kontrol pelabuhan, serta mengurangi kecepatan kapal secara bertahap sambil melakukan pengukuran kedalaman air dan memeriksa kondisi dasar laut.
  - b) Untuk mengoptimalkan waktu dan memastikan lokasi berlabuh yang akurat, pelaksanaan pelepasan jangkar harus dilakukan pada arah yang tepat. Umumnya, jangkar dipasang di area yang terdampak angin dan manuver kapal dilakukan berlawanan arah dengan angin dan arus. Sebaiknya selalu dihindari melepas jangkar saat kapal dalam keadaan diam, karena hal ini dapat meragukan apakah jangkar sudah mengait atau tidak, rantai jangkar bisa menumpuk dan berpotensi menyebabkan jangkar terbelit.

- c) Pada saat kapal mendekati lokasi berlabuh, Mualim III, Bosun, dan *Cadet* bersiap-siap di bagian haluan. Bosun bertanggung jawab untuk mengatur alat-alat mesin jangkar, mempersiapkan bola jangkar, dan tugas-tugas lain. Mualim III harus selalu memberikan laporan kepada anjungan mengenai panjang rantai yang ada di area, arah rantai, apakah rantai kencang atau longgar, serta informasi penting lainnya..
- d) Selama proses melepaskan jangkar, mesin jangkar tetap dalam posisi siaga. Setelah jangkar terjatuh dan bandrem dihentikan, dan jangkar berada di posisi yang diinginkan, maka mesin dapat dimatikan. Tanda-tanda untuk berlabuh dipasang sesuai dengan peraturan yang ada. Tentukan lokasi berlabuh, catat dalam buku log kapal mengenai jumlah rantai jangkar yang ada di area dan informasi lainnya.

#### c. Tujuan Berlabuh Jangkar

Tujuan dari kapal berlabuh jangkar adalah untuk membuat kapal tetap diam atau stabil di suatu lokasi tertentu. Proses ini memungkinkan kapal untuk menunggu, beristirahat, atau melindungi diri dari kondisi cuaca buruk. Berikut adalah beberapa tujuan utama berlabuh jangkar:

- 1) Menghindari kapal hanyut karena arus atau angin, sehingga menjaga posisi kapal tetap stabil dan aman.
- 2) Berlabuh jangkar dapat menghemat biaya karena tidak perlu membayar biaya sandar di pelabuhan.

- 3) Meningkatkan efisiensi operasional kapal dengan memungkinkan kapal untuk menunggu atau beristirahat di perairan yang lebih strategis.
- 4) Mengurangi kerusakan pada kapal akibat terdampar atau bertabrakan dengan objek lain di perairan.
- 5) Meningkatkan kualitas layanan dengan memberi kesempatan pada kapal untuk melaksanakan sejumlah aktivitas seperti memuat dan membongkar, perawatan, dan lainnya.
- 6) Menghindari penumpukan kapal di pelabuhan, sehingga mengurangi kepadatan di pelabuhan dan meningkatkan efisiensi operasional.
- 7) Mengamankan muatan kapal dari kerusakan atau kehilangan akibat hanyut atau terdampar.

Berlabuh jangkar merupakan proses yang *crewsial* dalam navigasi maritim. Melalui pemilihan lokasi yang tepat, prosedur yang benar, dan penggunaan peralatan yang baik, kapal dapat berlabuh dengan aman dan efektif. Pengetahuan tentang prosedur dan peralatan yang digunakan sangat penting bagi setiap pelaut untuk menjaga keselamatan kapal dan muatan.

## 5. Crew Kapal

Peraturan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 tahun 2024 mengatur tentang amandemen ketiga terhadap Peraturan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran. Pada ketentuan Pasal 1 terdapat pasal yang diubah terkait definisi dari *crew* kapal yang awalnya

tertulis pada Pasal 1 ayat (40) menjadi pasal 1 ayat (38). Pasal 1 ayat (38) menyatakan bahwa *Crew Kapal* merupakan individu yang dipekerjakan atau bekerja di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan pekerjaan di kapal sesuai dengan posisi yang tertera dalam buku sijiil.

Menurut Purnomo (2017) anggota tim kapal terbagi menjadi dua kategori, yaitu Perwira kapal dan Anak Buah Kapal (ABK). Perwira kapal meliputi jabatan seperti *Captain*, *Chief Officer*, *Second Officer*, dan *Third Officer* untuk bagian *deck*, serta *Chief Engineer*, *First Engineer*, *Second Engineer*, dan *Third Engineer* untuk bagian *engine*. Sedangkan ABK meliputi jabatan seperti *Boatswain*, *Able Seaman*, *Ordinary Seaman*, *Mess Boy*, *Chief Cook* untuk bagian *deck*, serta *Oiler* dan *Wiper* untuk bagian *engine*.

Berdasarkan paparan di atas peneliti menyimpulkan bahwa *crew* kapal, yang juga dikenal sebagai pelaut atau anak buah kapal (ABK), adalah individu yang bekerja di atas kapal dan terlibat dalam berbagai aspek operasional dan pemeliharaan kapal. Mereka memiliki tanggung jawab yang beragam, tergantung pada posisi dan jabatan masing-masing di dalam struktur organisasi kapal.

## 6. Upaya

Berdasarkan tim penyusun dari Kementerian Pendidikan Nasional (2008:1787), usaha didefinisikan sebagai tindakan, ide, atau tenaga yang diarahkan untuk meraih suatu tujuan tertentu, menghindari masalah, menemukan solusi, dan lain-lain. Sementara itu, berdasarkan penjelasan Poerwadarminta (2006:1344), upaya merupakan tindakan untuk mengkomunikasikan tujuan, pemikiran, dan usaha. Upaya mencakup semua

hal yang ditujukan untuk berusaha dalam suatu aspek agar dapat beroperasi dengan lebih efektif dan mencapai hasil yang sesuai dengan niat, sasaran, dan keuntungan dari tindakan itu.

Dapat disimpulkan bahwa usaha adalah suatu tindakan yang dilakukan dengan tujuan tertentu agar seluruh masalah yang ada dapat diselesaikan dengan baik dan dapat mencapai sasaran yang diinginkan.

## **7. Mencegah**

Menurut Soetjipto (2010), pencegahan merupakan usaha atau aksi yang dilakukan untuk menghindari atau mengurangi kemungkinan terjadinya suatu peristiwa. Sementara itu, menurut Pius Abdillah dan Danu Prasetya (2006:139), istilah mencegah berasal dari kata cegah yang berarti berusaha untuk mencegah sesuatu agar tidak terjadi, dan kata pencegahan adalah bentuk kata benda dari cegah yang menunjukkan tindakan penolakan.

Sebagai hasilnya, dapat disimpulkan bahwa pencegahan merupakan sebuah tindakan atau usaha yang dilakukan secara sadar untuk menolak sesuatu agar tidak terjadi.

## **8. Pencurian**

Menurut Setiawan (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.

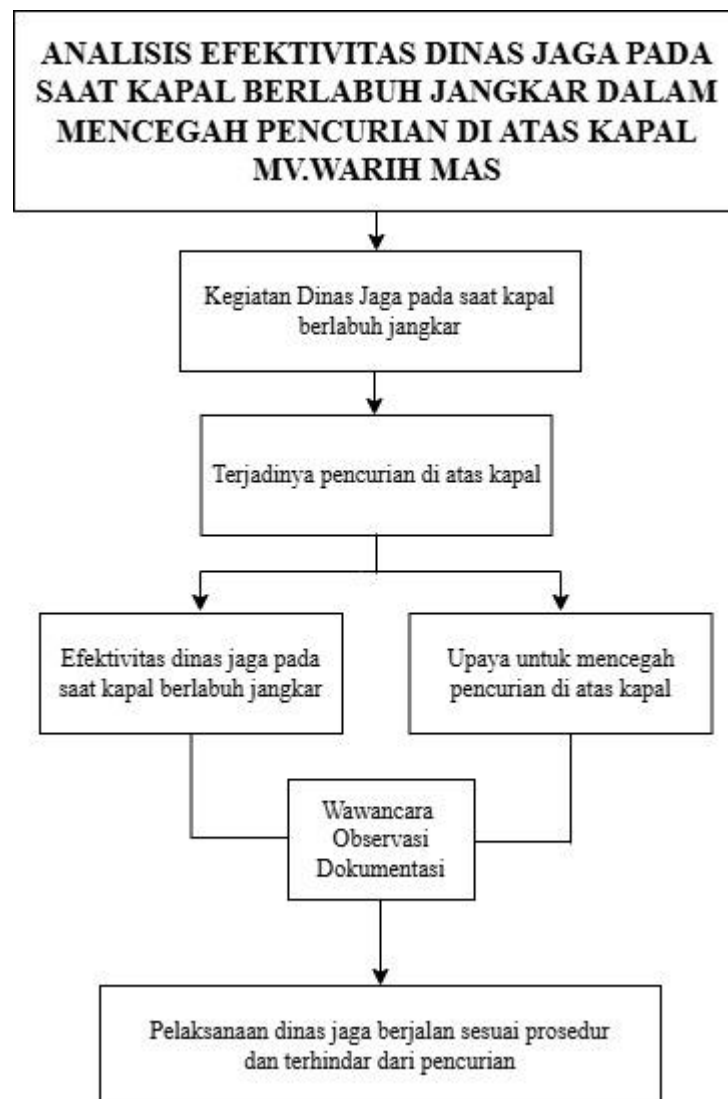
Pencurian dalam bentuk dasarnya diatur dalam Pasal 362 dari Kitab Undang-undang Hukum Pidana yang menyatakan : “Barang siapa mengambil barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk menguasai benda tersebut secara melawan hak, maka ia dihukum karena kesalahannya melakukan pencurian dengan hukuman penjara selama lamanya lima tahun atau denda setinggi tingginya sembilan ratus ribu rupiah.”

Perlu dicatat bahwa Pasal 362 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana mencakup empat elemen, tanpa memberikan fokus khusus pada salah satu elemen. Setiap elemen memiliki makna hukum yang digunakan untuk menilai suatu tindakan. Elemen-elemen dalam Pasal 362 KUHP adalah sebagai berikut :

- a. Barang siapa; yang dimaksud dengan barang siapa ialah “orang” subjek hukum yang melakukan perbuatan melawan hukum;
- b. Mengambil barang sesuatu; dengan sengaja mengambil untuk memiliki atau diperjual belikan;
- c. Barang kepunyaan orang lain; mengambil barang yang telah menjadi hak orang lain;
- d. Dengan maksud untuk dimiliki secara melawan hukum; mengambil dengan paksa atau tanpa izin pemilik hak barang tersebut.

Dengan memperhatikan isi pasal itu, dapat dipahami bahwa pencurian adalah tindakan yang dilarang dan diancam dengan sanksi, yang dalam konteks ini diartikan sebagai “mengambil”.

### C. Kerangka Pikiran



Gambar 2. 1 Kerangka pikiran

### **BAB III METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Dalam penelitian ini, pendekatan yang dipakai penulis adalah pendekatan kualitatif. Berdasarkan (Moleong, 2002), penelitian kualitatif merupakan pengumpulan data yang berbentuk kata-kata, gambar, dan bukan dalam bentuk numerik. Metode kualitatif bertujuan untuk mengungkapkan gejala-gejala secara utuh sesuai dengan keadaan lapangan dengan mengumpulkan informasi dari *background* peneliti alami sendiri sebagai patokan kunci (*human instrument*). Dalam kajian ini, pentingnya perspektif peneliti, yang ditekankan dalam penelitian ini. Dibutuhkan ketertiban, keteraturan dan ketelitian dalam mempertimbangkan bagaimana hubungan informasi satu dengan informasi lain dan kondisi yang dalam masalah yang akan diungkapkan. Dalam Penelitian kualitatif ini akan menyampaikan bagaimana efektivitas dinas jaga *crew* MV.Warih Mas pada saat berlabuh jangkar dan bagaimana upaya untuk mencegah pencurian di atas kapal MV.Warih Mas.

#### **B. Lokasi Dan Waktu Penelitian**

Peneliti melaksanakan penelitian selama 12 bulan dan 15 hari saat praktek laut yang dilakukan di kapal MV. Warih Mas, kapal yang dimiliki oleh perusahaan PT. Temas Tbk. Peneliti melaksanakan kegiatan praktik laut terhitung dari tanggal 15 Agustus tahun 2022 sampai dengan tanggal 30 Agustus 2023.

### C. Sumber Data

Sumber informasi yang diperlukan dan diterapkan dalam penyusunan penelitian ini berasal dari data yang diperoleh peneliti melalui observasi langsung terhadap objek yang sedang diteliti, serta dari informasi yang diambil dari wawancara dari beberapa narasumber. Sumber-sumber data yang digunakan penulis dalam penyusunan penelitian adalah sebagai berikut:

#### 1. Data Primer

S. Margono (2008) menyatakan bahwa data primer merupakan informasi yang diperoleh secara langsung dari orang-orang yang sedang diteliti, diambil oleh peneliti secara langsung dari sumber utama atau objek penelitian.

Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui pengamatan secara langsung pada saat peneliti melaksanakan program praktik laut di MV.Warih Mas dengan cara observasi atau pengamatan terhadap kegiatan dinas jaga berlabuh jangkar yang berlangsung pada suatu objek yang diteliti dan wawancara pada pihak-pihak yang terkait pada penelitian.

#### 2. Data Sekunder

Berdasarkan S. Margono (2008:23), data sekunder merujuk pada informasi yang terdapat dalam kajian pustaka, literatur, dokumen arsip, serta gambar dan foto. Data sekunder dalam penelitian ini yaitu dokumentasi yang mencakup gambar dan foto-foto, laporan, arsip, dan dokumen resmi yang telah ada sebelumnya.

#### D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah salah satu teknik yang digunakan dalam proses pengumpulan data, dengan menggunakan teknik atau cara tertentu yang dilakukan oleh peneliti. Teknik pengumpulan data ini berhubungan erat dengan masalah yang akan dipecahkan dalam penelitian. Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan antara lain:

##### 1. Wawancara

Metode wawancara ini dilakukan melalui proses tanya jawab secara lisan dari seseorang yang terlibat dan mampu menerima serta dapat memberikan informasi kejadian, kegiatan, maupun orang yang dibutuhkan oleh pewawancara. Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara dengan informan dari *crew* kapal MV. Warih Mas, yaitu :

- a. *Chief Officer*
- b. *Third Officer*
- c. *AB 1*
- d. *AB 2*

Dalam penyusunan pertanyaan yang saya ajukan kepada responden didasarkan pada penjelasan *Chief Officer*, *Third Officer*, *AB 1* dan *AB 2* sebagai petugas jaga yang bertanggung jawab atas kegiatan pelaksanaan dinas jaga pada saat terjadi pencurian pada saat berlabuh jangkar. Adapun terlampir format atau kisi-kisi pertanyaan untuk materi sebagai berikut :

Tabel 3. 1 Format Pertanyaan Wawancara

Nama :

Jabatan :

Posisi Kapal :

Tanggal :

| NO | PERTANYAAN                                                                                                                                  | JAWABAN |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1. | Bagaimana efektivitas petugas jaga deck dalam melaksanakan kegiatan dinas jaga kapal berlabuh jangkar di kapal MV.Warih Mas?                |         |
| 2. | Seperti apakah kegiatan dinas jaga berlabuh jangkar dapat dikatakan berjalan dengan efektif?                                                |         |
| 3. | Apa rekomendasi yang dapat diberikan untuk meningkatkan efektivitas dinas jaga di masa mendatang untuk mencegah pencuri naik ke atas kapal? |         |
| 4. | Sejauh mana penggunaan teknologi seperti CCTV dapat membantu dalam mengurangi resiko pencurian di atas kapal?                               |         |

## 2. Observasi

Selain melakukan wawancara, peneliti juga menetapkan observasi sebagai salah satu cara untuk mengumpulkan informasi. Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilaksanakan dengan mengamati secara langsung, yang mencakup pencatatan mengenai keadaan atau perilaku dari objek yang menjadi perhatian penelitian. Pelaku observasi disebut pengamat (observer), sedangkan pihak yang diamati disebut sebagai objek pengamatan. Secara mudah observasi juga disebut sebagai metode pengamatan. Pengamatan ini menerapkan teknik observasi partisipatif, di mana peneliti secara langsung terlibat dalam aktivitas sehari-hari individu

yang sedang dianalisis atau yang dijadikan sebagai sumber informasi untuk penelitian.

Dalam sebuah penelitian, observasi merupakan metode yang digunakan oleh peneliti untuk memahami tindakan para peserta (atau objek penelitian). Hasil dari pengamatan meliputi aktivitas spesifik, kejadian, peristiwa, objek, situasi, atau emosi yang dialami oleh individu. Observasi dilakukan untuk memperoleh pemahaman yang akurat tentang peristiwa guna menjawab pertanyaan yang ada dalam penelitian. Berikut dilampirkan bagaimana penulis dalam mengumpulkan data dengan melakukan observasi.

Tabel 3. 2 Pengamatan Efektivitas Dinas Jaga Berlabuh Jangkar

| Hari / Waktu / Voyage | Nama | Jabatan | Pelaksanaan Dinas Jaga |                 |           |
|-----------------------|------|---------|------------------------|-----------------|-----------|
|                       |      |         | Serah Terima           | Security patrol | Kebugaran |
| I                     |      |         |                        |                 |           |
| II                    |      |         |                        |                 |           |
| III                   |      |         |                        |                 |           |
| IV                    |      |         |                        |                 |           |
| V                     |      |         |                        |                 |           |
| VI                    |      |         |                        |                 |           |
| VII                   |      |         |                        |                 |           |
| VIII                  |      |         |                        |                 |           |
| IX                    |      |         |                        |                 |           |
| X                     |      |         |                        |                 |           |
| XI                    |      |         |                        |                 |           |
| XII                   |      |         |                        |                 |           |

Tabel 3.2 adalah tabel yang digunakan penulis untuk mengumpulkan data melalui teknik observasi. Pengumpulan data teknik observasi telah dilaksanakan sebanyak 12 kali dalam kurun waktu 12 bulan. Peneliti melakukan observasi pada saat *crew* kapal MV.Warih Mas sedang melaksanakan tugas jaga berlabuh jangkar. Data yang dikumpulkan melalui observasi berupa jam istirahat petugas, ketepatan waktu petugas jaga pada saat serah terima, pelaksanaan *security patrol* atau patroli keliling *deck* kapal, dan kebugaran *crew* kapal MV.Warih Mas pada saat melaksanakan dinas jaga berlabuh jangkar. Cara untuk mengisi tabel yaitu memberikan tanda checklist (✓) dengan menyesuaikan hasil observasi yang dilakukan peneliti.

### 3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan metode untuk mengumpulkan informasi yang diperoleh dari berbagai dokumen atau catatan yang tersedia, seperti transkrip, buku, koran, dan lainnya. Pengumpulan data melalui teknik dokumentasi melibatkan analisis serta peninjauan terhadap data dengan mencermati bagaimana peneliti dapat menjelaskan atau mendeskripsikan posisinya selama proses penelitian, keadaan lokasi penelitian, kondisi dan situasi yang dirasakan saat penelitian berlangsung, serta interaksi orang-orang di sekitarnya terkait tindakan yang diambil dalam kaitannya dengan masalah yang dihadapi untuk mencari solusi. Penulis mengambil beberapa dokumentasi yaitu berupa foto gambar dan arsip dokumen kapal terkait dengan kegiatan dinas jaga berlabuh jangkar.

## **E. Teknik Analisis Data**

Miles & Huberman (2014) memaparkan bahwa teknik analisis data interaktif ialah teknik analisis data yang terdiri atas empat komponen proses analisis, yaitu pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, dan penarikan simpulan. Aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas.

### **1. Pengumpulan data**

Mengumpulkan informasi dan data-data atau fakta-fakta dari berbagai referensi atau narasumber. Hal ini dilakukan melalui wawancara, pengamatan, analisis dokumen, serta foto-foto yang tersedia.

### **2. Kondensasi data**

Kondensasi data adalah suatu proses yang melibatkan pemilihan, penekanan, penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data yang hampir mencakup semua aspek dari catatan penelitian, transkrip wawancara, dokumen, serta bahan-bahan empiris. Dapat disimpulkan bahwa proses kondensasi data ini terjadi setelah peneliti melaksanakan wawancara dan mengumpulkan data tertulis yang relevan di lapangan. Selanjutnya, transkrip wawancara tersebut akan diseleksi untuk mencari fokus penelitian yang diperlukan oleh peneliti.

### **3. Penyajian data**

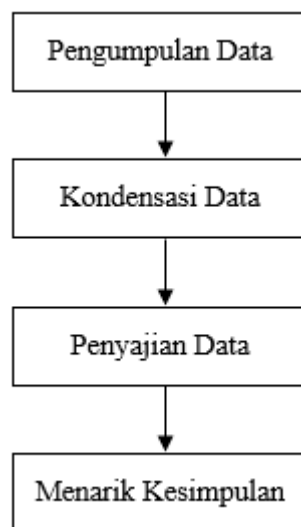
Tahapan selanjutnya yang dilaksanakan oleh peneliti adalah penyajian data. Penyajian data adalah kumpulan informasi yang telah disusun secara sistematis dan disajikan dengan cara yang konsisten, sehingga mudah untuk

dimengerti, memberikan peluang untuk menarik kesimpulan serta melakukan penegasan atau validasi.

#### 4. Menarik kesimpulan

Menarik kesimpulan adalah keterampilan seorang peneliti dalam merangkum berbagai hasil data yang diperoleh sepanjang proses penelitian.

Berikut adalah diagram alur metode analisis data :



Gambar 3. 1 Alur Teknik Analisis Data Interaktif Miles & Huberman (2014)  
Sumber : Data diolah peneliti

Metode yang digunakan oleh penulis dalam studi ini adalah analisis data interaktif. Dalam pendekatan ini, informasi yang dikumpulkan selama penelitian diorganisasikan dengan cara yang teratur dan sistematis. Data yang diperoleh dan relevan dengan tujuan penelitian itu kemudian dipresentasikan dalam format yang lebih mudah untuk dipahami dan dianalisis, seperti tabel. Langkah selanjutnya adalah kondensasi data, dimana data yang berbeda digabungkan menjadi satu bentuk yang lebih sederhana untuk mengurangi kompleksitasnya. Kemudian, hasil analisis tersebut digunakan untuk menarik kesimpulan yang jelas dan sistematis, mengidentifikasi tema utama,

menggabungkan temuan, dan menyajikan hasil penelitian dalam bentuk yang efektif. Dengan demikian, alur teknik analisis data ini membantu memastikan bahwa hasil penelitian dapat dipahami dan digunakan dengan baik. Tanda panah (↓) dalam gambar alur teknik analisis data digunakan untuk menunjukkan arah tahapan dalam proses analisis data. Tanda ini berfungsi untuk memvisualisasikan langkah-langkah yang harus diikuti oleh peneliti dalam menganalisis data yang telah dikumpulkan.