

ANALISIS PELAKSANAAN ISPS CODE DI KM. TONASA

LINE XVIII



HENDRI SETIAWAN

NIT. 15.31.061

NAUTIKA

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2021

ANALISIS PELAKSANAAN ISPS CODE DI KM. TONASA

LINE XVIII

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika

Disusun dan di ajukan oleh

HENDRI SETIAWAN

NIT . 17.31.061

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI
ANALISIS PELAKSANAAN ISPS CODE DI KM. TONASA
LINE XVIII

Disusun dan Diajukan oleh:

HENDRI SETIAWAN
NIT. 15.31.061

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 29 JULI 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



H. MAKMUR, M.Pd., M.Mar.
NIP. 19611124 198203 1 010



ROSLIAWATI A. KOSMAN, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

Mengetahui:

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.
NIP. 19670517 199703 1 001

PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kepada ALLAH SWT karena atas berkat dan anugrah-Nya, penulis telah menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Pelaksanaan ISPS Code di KM. Tonasa Line XVIII”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ayah, dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta Adik-adik saya yang selalu menyemangati.
2. Capt. Sukirno, M.M.Tr, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Capt. Welem Ada', M.Pd, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Makassar.
4. H. Makmur, M.Pd, M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.
5. Rosliawati A. Kosman, S.E., M.M selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
6. Bapak dan Ibu Dosen beserta Staf pembina Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar.
7. Perusahaan PT. Tonasa Lines dan seluruh Awak kapal KM. Tonasa Line XVIII yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati penulis menyadari sepenuhnya bahwa masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi

akibat keterbatasan penulis dalam penguasaan materi, waktu dan data-data yang diperoleh.

sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Makassar, 29 Juli 2021



HENDRI SETIAWAN

NIT. 15.31.061

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

NAMA : HENDRI SETIAWAN

NIT : 15.31.061

JURUSAN : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul :

ANALISIS PELAKSANAAN ISPS CODE DI KM. TONASA LINE XVIII

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 29 Juli 2021



HENDRI SETIAWAN

NIT. 15.31.061

ABSTRAKSI

HENDRI SETIAWAN, 2020. *Analisis Pelaksanaan ISPS Code di KM. TONASA LINE XVIII*, (dibimbing Oleh Makmur dan Rosliawati).

Transportasi laut tidak terlepas dari keselamatan anak buah kapal, muatan dan kapal. Dalam hal ini keselamatan terhadap ancaman keamanan anak buah kapal, muatan dan kapal sangatlah penting. Upaya yang harus dilakukan oleh setiap anak buah kapal kapal harus sesuai dengan prosedur keamanan yang telah ditetapkan di atas kapal. Hal ini dilakukan supaya anak buah kapal, kapal dan muatan dapat sampai di pelabuhan tujuan dengan aman. KM.TONASA LINE XVIII adalah salah satu kapal berbendera Indonesia yang menerapkan International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code). ISPS Code adalah suatu peraturan dan tata cara untuk meminimalkan segala tindakan yang dapat mengancam keamanan anak buah kapal, muatan, dan kapal itu sendiri. Oleh sebab itu setiap anak buah kapal, diwajibkan untuk memahami dan melaksanakan setiap prosedur keamanan yang telah dimuat dalam ISPS Code.

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis yaitu dengan cara pengamatan langsung pada objek yang diteliti (observasi), wawancara dengan beberapa responden KM. TONASA LINE XVIII, studi pustaka dan dokumentasi secara langsung pada objek penelitian.

Berdasarkan hasil penelitian, seluruh anak buah kapal KM. TONASA LINE XVIII telah memahami ISPS Code secara teori, namun secara praktek masih banyak kekurangan. Meskipun secara teori setiap anak buah kapal dapat memahami, namun masih ada yang melalaikan setiap prosedur pelaksanaan ISPS Code di atas kapal saat sandar. Dimana kedisiplinan anak buah kapal terhadap tindakan keamanan yang seharusnya dilakukan ketika kapal berlabuh sering sekali dilalaikan. Muallim 1 sebagai perwira keamanan juga dapat membuat tulisan peraturan yang harus diterapkan di atas kapal agar setiap anak buah kapal dapat membacanya agar tidak terlupakan. Pengetahuan dan kedisiplinan tidak akan sempurna tanpa diadakannya pelatihan (drill). Sehingga penerapan ISPS Code di KM. TONASA LINE XVIII dapat berjalan ketika pengetahuan, kedisiplinan dan pelatihan anak buah kapal di kombinasikan.

Kata kunci : ISPS Code, anak buah kapal, pelatihan

ABSTRACT

HENDRI SETIAWAN, 2021. *Analysis of ISPS Code Implementation in KM. TONASA LINE XVIII*, (Supervised by Makmur and Rosliawati).

Sea transportation is inseparable from the safety of the crew, cargo and ships. In this case, safety against threats to the safety of crew, cargo and ships is very important. Efforts that must be made by each crew member of the ship must be in accordance with the security procedures that have been set on board. This is done so that the crew, ships and cargo can arrive at the port of destination safely. KM. TONASA LINE XVIII is one of the Indonesian-flagged ships that implements the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code). ISPS Code is a rule and procedure to minimize all actions that can threaten the safety of the crew, cargo, and the ship itself. Therefore, every crew member is required to understand and implement every security procedure that has been contained in the ISPS Code.

The research method that the author uses in the preparation of this thesis is a qualitative descriptive research method. The data collection technique carried out by the author is by direct observation on the object under study (observation), interviews with several KM respondents. TONASA LINE XVIII, literature study and documentation directly on the object of research.

Based on the results of the study, all crew members KM. TONASA LINE XVIII has understood the ISPS Code in theory, but in practice there are still many shortcomings. Although in theory every crew member can understand, but there are still those who neglect every procedure for implementing the ISPS Code on board the ship when docking. Where the discipline of the crew on security measures that should be taken when the ship is anchored is often neglected. Mualim 1 as a security officer can also write down the regulations that must be applied on the ship so that every crew member can read them so they will not be forgotten. Knowledge and discipline will not be perfect without training (drill). So that the implementation of the ISPS Code in KM. TONASA LINE XVIII can work when the knowledge, discipline and training of crew members are combined.

Keywords : ISPS Code, crew, training

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKARTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Pustaka	4
B. Kerangka Pikir	18
C. Hipotesis	19
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	20
B. Subjek Penelitian	20
C. Teknik Pengumpulan Data	20
D. Teknik Analisis Data	24

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Hasil Analisis Data	25
B. Pembahasan Hasil Penelitian	26
C. Alternatif Pemecahan Masalah	33
D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah	35
E. Pemecahan Masalah	37

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	38
B. Saran	38

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
Gambar 2.1 : Kerangka Pikir	18
Gambar 4.1 : Mencatat orang yang masuk di kapal	28

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam era globalisasi sekarang ini sangat dibutuhkan tenaga kerja yang terampil dan handal untuk mampu bekerja pada dunia usaha yang maju dan mampu mempunyai tanggung jawab terutama di bidang dinas jaga yang terdiri dari jaga laut dan jaga pelabuhan. Yang dimaksud dengan jaga laut yaitu dinas jaga Anak Buah Kapal. kapal pada saat didalam pelayaran, sedangkan jaga pelabuhan yaitu dinas jaga pada saat kapal di pelabuhan (sandar atau berlabuh jangkar).

Transportasi laut merupakan salah satu transportasi yang mempunyai peranan yang sangat strategis dalam peningkatan ekonomi suatu negara. Angkutan laut sebagai salah satu sarana yang menghubungkan suatu pelabuhan dengan pelabuhan yang lainnya di lingkungan perairan negara yang bersangkutan ataupun dengan negara lain. Dalam bidang kegiatan ekspor dan impor menggunakan angkutan laut disebabkan biaya pengangkutan akan jauh lebih murah dan lebih banyak jumlahnya di bandingkan dengan menggunakan sarana angkutan lain. Disamping itu, dengan menggunakan angkutan laut kita dapat membawa orang dan muatan dalam jumlah jauh lebih banyak di bandingkan dengan menggunakan sarana angkutan lainnya. Di negara maju angkutan laut merupakan sarana yang sangat diperhatikan, karena memiliki suatu potensi yang penting dalam peningkatan ekonomi suatu negara. Jika di suatu negara terjadi gangguan khususnya pada sektor keamanan, maka akan berdampak buruk pada negara itu terutama terhadap perekonomian di negara tersebut. Salah satu dari penyebab kejadian ini adalah karena tidak adanya penerapan sistem keamanan yang baik dan kurangnya pengontrolan dari atasan terhadap bawahan, sehingga kadang dimana-mana sering terjadi teror ancaman BOM. Kejadian teror seperti ini menyebabkan kerugian materil maupun moril yang tidak sedikit harus ditanggung oleh orang lain bahkan dari keluarga ataupun teman, sahabat kita menjadi korban jiwa.

Seperti kejadian yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di atas kapal KM.Tonas Line XVIII pada saat kapal berlabuh jangkar di daerah Muara Pegah Kalimantan Timur, ketika itu ada dua ABK yang berdinas jaga jam 20.00-24.00 satu juru mudi dan satu lagi mualim 3, juru mudi berdinas jaga di deck dan mualim 3 berdinas jaga di anjungan, pada saat pergantian jaga jam 24.00-04.00 juru mudi pengganti patroli ke haluan kapal tidak sengaja melihat tali tros sudah hilang, hal seperti itu terjadi dikarenakan kurang disiplinnya Chief Officer dalam menerapkan Ship Security Plan sehingga ABK yang berdinas jaga tidak melaksanakan dinas jaganya dengan baik dan kurang melakukan pengontrolan pada saat dinas jaga, sehingga mengakibatkan hilangnya tali tros di haluan kapal. Dari kejadian itu kita harus tetap waspada dan selalu berhati-hati dimanapun kita berada, karena tidak menutup kemungkinan kejadian seperti itu akan terjadi juga terhadap kapal — kapal lainnya. oleh karena itu kenapa *ISPS Code* harus di terapkan di atas kapal?

Karena dengan adanya kasus — kasus yang menyangkut keamanan dan keselamatan kapal maka *IMO* mengatur dalam Solas Bab 11 yang menetapkan tentang diberlakukannya *ISPS Code*. Oleh karena itu, penerapan sistem keamanan baik diatas kapal maupun di pelabuhan harus diperketat pelaksanaannya sesuai dengan standar *ISPS code*, sehingga diharapkan keamanan diatas kapal dan di pelabuhan dapat terjamin. Menyadari pentingnya masalah keamanan diatas kapal, maka penulis tertarik mengambil judul : “Analisis Pelaksanaan *ISPS Code* di KM. Tonasa Line XVIII“

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut maka beberapa masalah pokok masalah yang akan di bahas oleh penulis dalam skripsi ini ialah “ Bagaimana pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal ? “

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari pembuatan skripsi ini antara lain :

Untuk mengetahui pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah untuk memberikan masukan bagi pihak kapal dan pihak perusahaan dalam meningkatkan keselamatan dalam pelayaran di kapal.

Manfaat lain yang dapat penulis ambil dalam penelitian ini adalah :

1. Secara teoritis

Dengan mengetahui metode pemecahan masalah dari optimalisasi pelaksanaan ISPS Code di atas kapal guna meningkatkan kewaspadaan dan keamanan di KM. Tonasa Line XVIII dan juga sebagai sumbangsih pengetahuan penulis kepada para pembaca berdasarkan data, pengolahan, serta analisa didukung dengan teori-teori yang didapatkan penulis selama mengikuti pendidikan.

2. Secara praktis

Sebagai sumbangsih pengetahuan penulis kepada para Muallim yang bekerja di atas kapal terhadap kemungkinan terjadinya hal-hal yang dapat merugikan pihak kapal dan perusahaan, maka akan lebih baik dihindari seminimal mungkin atau dikurangi kerugiannya. Diharapkan juga agar informasi ini akan menambah kelancaran pelayaran di atas kapal.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penerapan

Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. Secara bahasa penerapan adalah hal, cara atau hasil (Badudu dan Zain, 2010). Sehingga dalam melaksanakan penerapan diperlukan strategi yang sesuai, dan harus dilakukan oleh setiap pemimpin, yang berhubungan dengan masalah yang akan dihadapi. Dalam hal ini diperlukan suatu konsep yang lebih terarah dengan suatu metode yang memiliki fokus pada upaya pemecahan masalah yang sedang dialami, sehingga terwujud hasil yang diinginkan. Dari pengertian di atas, maka penerapan dalam skripsi ini merupakan pelaksanaan suatu strategi yang secara tepat dilakukan untuk mendapatkan hasil yang objektif dan sesuai dengan prosedur yang ada.

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

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) merupakan suatu aturan yang telah diterima dan disahkan dalam forum *International Maritime Organization (IMO) Maritime Safety Committee (MSC)* dan kelompok kerjanya *Maritime Security Working Group* pada tanggal 12 Desember 2002. *ISPS Code* telah diadopsi ke dalam SOLAS 1974 pada Bab XI-2, yaitu tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan maritim. Keadaan tersebut segera diberlakukan dengan dasar peristiwa terorisme di New York pada 11 September 2001, sehingga pada November 2001 IMO segera menyetujui pengembangan tindakan-tindakan yang berhubungan dengan peningkatan keamanan di atas kapal dan pelabuhan.

Ekonomi perdagangan Negara kita sangat tergantung pada angkutan kapal lewat laut, utamanya perdagangan keluar negeri, oleh karenanya keamanan dan keselamatan kapal serta pelabuhan dimana kapal tersebut berlabuh, mutlak diperlukan. Ancaman terhadap keamanan kapal sudah sering terjadi yang sudah barang tentu membawa kerugian besar bagi kapal maupun perusahaan. Harus diakui

bahwa penerapan ketentuan-ketentuan dalam ISPS Code di Indonesia belum sepenuhnya dilaksanakan , karena itu masih membutuhkan upaya keras dan sungguh sungguh dari semua pihak terkait khususnya dalam upaya mewujudkan “Poros Maritim” di Indonesia (Khafendi, 2016)

Sebagai negara anggota IMO, Indonesia telah meratifikasi SOLAS 1974 melalui Keputusan Presiden No. 65 Tahun 1980. Hal ini merupakan suatu usaha untuk meningkatkan keamanan kapal dan pelabuhan. Untuk tercapainya hal tersebut diperlukan suatu rancangan keamanan yang efektif berdasarkan penilaian secara menyeluruh terhadap setiap kegiatan maupun kondisi yang berkaitan dengan keamanan kapal dan pelabuhan.

Rancangan yang telah disusun untuk meningkatkan suatu keamanan kapal dan pelabuhan harus mendapatkan persetujuan dari pihak administrasi atau atas nama administrasi. Hanya organisasi keamanan yang diakui yang diperbolehkan untuk membuat suatu rancangan keamanan kapal untuk suatu kapal secara khusus. Administrasi diperbolehkan mempercayakan tinjauan ulang dan persetujuan rencana keamanan kapal yang telah disusun atau mengenai rencana keamanan kapal yang telah disetujui sebelumnya namun telah diamandemen, kepada organisasi keamanan yang telah diakui. Dimana organisasi tersebut tidak boleh terkait dengan organisasi lain yang memiliki fungsi yang hampir sama yaitu menyiapkan atau memberikan batuan untuk mempersiapkan rancangan keamanan kapal tersebut.

Penerapan ISPS Code di atas kapal memerlukan adanya suatu organisasi, dimana organisasi tersebut bertujuan untuk menyusun atau membentuk suatu kelompok yang dapat merumuskan dan mempersiapkan rancangan keamanan di atas kapal. Organisasi ini dibentuk di atas kapal dengan beranggotakan awak kapal yang tanggung jawab terhadap tugasnya dalam menerapkan ISPS Code di atas kapal. Crew kapal yang terlibat dalam upaya penerapan ISPS Code ini harus mengetahui dan memahami setiap tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan aturan atau pedoman yang telah ditetapkan.

a. Tujuan ISPS Code

ISPS Code merupakan amandemen konvensi SOLAS 1974, yang dimasukkan dalam Bab XI-2 mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan maritim. ISPS Code juga merupakan suatu standar untuk pengambilan tindakan dalam pencegahan terhadap keadaan yang mengancam keamanan kapal, perusahaan, dan fasilitas pelabuhan.

Tujuan utama dari ISPS Code ini adalah untuk menetapkan suatu kerangka internasional yang melibatkan kerjasama antar negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan untuk mendeteksi dan menilai ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam perdagangan internasional; untuk menetapkan peran dan tanggung jawab masing-masing dari semua pihak terkait di tingkat nasional dan internasional, untuk menjamin keamanan maritim; untuk memastikan efisiensi dan penyusunan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan; untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar dapat membuat rencana dan prosedur untuk bertindak sesuai perubahan tingkat keamanan; dan untuk menjamin kepercayaan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang proporsional.

b. Sasaran ISPS Code

Sasaran untuk tercapainya tujuan dari ISPS Code adalah untuk menetapkan suatu kerangka internasional yang melibatkan kerjasama antara negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan untuk mendeteksi dan menilai ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam perdagangan internasional; untuk menetapkan peran dan tanggungjawab masing-masing dari semua pihak terkait, di tingkat nasional dan internasional, untuk menjamin keamanan maritime; untuk memastikan efisiensi dan secara dini penyusunan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan; untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian

keamanan agar supaya dapat membuat rencana dan prosedur untuk bereaksi sesuai perubahan tingkat keamanan; untuk menjamin kepercayaan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang proporsional.

c. Persyaratan Fungsional ISPS Code

Agar tujuan dari ISPS Code dapat dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan, maka disusunlah beberapa persyaratan fungsional, antara lain mengumpulkan dan menilai informasi dengan memperhatikan ancaman keamanan dan pertukaran informasi dengan negara anggota; menuntut pemeliharaan protokol komunikasi untuk fasilitas pelabuhan dan kapal; mencegah akses tidak sah ke kapal, fasilitas pelabuhan, dan area terlarang; mencegah masuknya senjata tidak sah, alat pengacau atau bahan peledak ke fasilitas pelabuhan atau kapal; menyediakan alat untuk alarm sebagai reaksi insiden keamanan atau ancaman keamanan; menuntut rencana keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal berdasarkan pada penilaian keamanan; menuntut pelatihan, praktek, dan latihan untuk memastikan pemahaman rencana keamanan dan prosedur.

3. Pelaksanaan ISPS Code di Kapal

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) merupakan suatu kode internasional yang mengatur mengenai keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. ISPS Code berisi tentang setiap peraturan dan ketentuan yang telah dibuat dan ditetapkan dalam SOLAS 1974 Bab XI-2.

Dalam proses penerapan ISPS Code harus di bentuk petugas baik di atas kapal, perusahaan, maupun pelabuhan supaya pelaksanaan ISPS Code dapat berjalan dengan maksimal. Petugas diharapkan dapat berkomunikasi dengan baik, antara satu dengan yang lain agar tugas yang diberikan dapat berjalan dengan baik dan maksimal sesuai dengan prosedur.

Komunikasi berarti suatu proses penyampaian keterangan atau pengertian dari seseorang kepada orang lain, sehingga akan terjadi suatu hubungan timbal balik antara keduanya yang memiliki tujuan

yang sama. Dengan adanya komunikasi ini diharapkan dapat memberikan informasi yang sedang dibutuhkan pada saat itu, dan pertimbangan yang diambil atas suatu tindakan dalam mengatasi kejadian atau ancaman keamanan. Petugas–petugas yang dibentuk terdiri dari :

a. *Company Security Officer/Perwira Keamanan Perusahaan*

Perusahaan harus mengangkat seorang perwira keamanan perusahaan yang dapat bertindak sebagai perwira keamanan perusahaan untuk satu atau lebih kapal. Hal ini tergantung pada jumlah atau jenis kapal yang dioperasikan perusahaan, dinyatakan dengan jelas untuk kapal mana orang ini dapat bertanggung jawab.

b. *Ship Security Officer/Perwira Keamanan Kapal*

Seorang perwira keamanan kapal harus ditunjuk pada setiap kapal oleh perusahaan. Sebagai seseorang yang bertanggung jawab kepada Nahkoda atas keamanan di atas kapal. Seorang perwira keamanan kapal akan melakukan inspeksi keamanan kapal secara teratur untuk memastikan bahwa tindakan keamanan yang tepat dipertahankan; memelihara dan mengawasi implementasi rencana keamanan kapal, mencakup amandemen manapun terhadap rencana; mengkoordinir aspek keamanan penanganan muatan dan perbekalan kapal dengan personil kapal lainnya dan dengan perwira keamanan fasilitas pelabuhan yang relevan; mengusulkan modifikasi rencana keamanan kapal; melaporkan kepada perwira keamanan perusahaan setiap defisiensi dan ketidaksesuaian (*non-conforms*) yang diketemukan pada waktu *internal audit*, tinjauan ulang berkala, inspeksi keamanan verifikasi pemenuhan dan menerapkan semua tindakan korektif; meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di atas kapal; memastikan bahwa pelatihan yang tepat telah diberikan kepada personil kapal, sebagaimana mestinya; melaporkan seluruh insiden keamanan; mengkoordinasikan implementasi rencana keamanan kapal dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan yang relevan; memastikan bahwa peralatan keamanan dioperasikan dengan baik, diuji, dikalibrasi, dan dirawat.

c. *Port Facility Security Officer*/Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan

Perwira keamanan fasilitas pelabuhan harus ditunjuk untuk setiap fasilitas pelabuhan yang memiliki tanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi, maupun pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan. Selain itu perwira keamanan fasilitas pelabuhan harus dapat berkomunikasi atau berkoordinasi dengan perwira keamanan kapal dan perwira keamanan perusahaan.

4. Keamanan

Menurut Tarwoto dan Wartonah (2010), keamanan adalah keadaan aman dan tentram. Keamanan tidak hanya mencegah rasa sakit atau cedera, tetapi keamanan juga dapat membuat individu aman dalam aktivitasnya, mengurangi stress dan meningkatkan kesehatan umum, sehingga kita dapat menyimpulkan bahwa ketika kita merasa bebas dan tidak dalam keadaan bahaya kita sudah masuk dalam kategori aman.

Dengan demikian keamanan merupakan suatu kondisi dan situasi yang mencerminkan suatu perasaan yang bebas dari ancaman atau gangguan baik secara fisik maupun secara psikis, yang nantinya akan menimbulkan suatu perasaan yang bebas dari rasa kuatir, dan takut karena telah mendapatkan suatu perlindungan dari ancaman bahaya keamanan. Sehingga tercipta rasa damai dan tentram bagi setiap individu, kelompok, lembaga maupun perusahaan.

Keamanan dalam ISPS Code berhubungan dengan *Ship Security Plan*, dimana dalam pelaksanaan keamanan di atas kapal setiap tindakan crew kapal telah di atur di dalam *Ship Security Plan*. *Ship Security Plan* akan mudah di pahami apabila SSO dapat mengadakan *drill* di atas kapal, sesuai dengan prosedur yang ada.

a. *Ship Security Plan* (Rancangan Keamanan Kapal)

Personil di atas kapal harus memahami tanggung jawab mereka dalam peningkatan keamanan kapal, sebagaimana diuraikan dalam *Ship Security Plan* (Rancangan Keamanan Kapal). Setiap kapal harus memiliki suatu rancangan keamanan kapal yang disetujui oleh

administrasi. Rancangan keamanan tersebut dibuat oleh suatu organisasi yang diakui, untuk suatu kapal secara khusus.

Rancangan tersebut harus menjelaskan tindakan untuk mencegah senjata, alat-alat dan unsur campuran berbahaya dengan niat akan digunakan untuk melawan orang, pelabuhan atau kapal, dan pengangkut yang tidak berhak naik ke kapal; identifikasi daerah-daerah terlarang dan tindakan untuk pencegahan akses kedalamnya; tindakan pencegahan terhadap akses terlarang ke kapal; prosedur untuk menanggapi ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan, mencakup ketentuan untuk pelaksanaan operasi yang kritis menyangkut kapal atau hubungan (*interface*) kapal/pelabuhan; prosedur untuk menjawab instruksi keamanan dari negara anggota dapat memberi keamanan tingkat 3; prosedur untuk pengungsian dalam hal ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan; tugas-tugas personil kapal yang bertanggung jawab keamanan dan personil kapal aspek keamanan lainnya; prosedur untuk *audit* aktivitas keamanan; prosedur untuk pelatihan, praktek dan latihan berhubungan dengan rencana; prosedur untuk *interfacing* dengan aktivitas keamanan fasilitas pelabuhan; prosedur untuk tinjauan ulang berkala rencana dan untuk penyesuaian; prosedur untuk pelaporan insiden keamanan; identifikasi perwira keamanan kapal; identifikasi perwira keamanan perusahaan, termasuk yang dapat dihubungi selama 24 jam; prosedur untuk memastikan pemeriksaan, pengujian, kalibrasi, dan pemeliharaan segala peralatan keamanan yang ada di atas kapal; frekuensi untuk menguji atau kalibrasi tentang segala peralatan keamanan di atas kapal; identifikasi penempatan titik pengaktifan sistem siaga keamanan (*Ship Security Alert System*); prosedur, bimbingan dan instruksi penggunaan sistem siaga keamanan kapal, mencakup pengujian, pengaktifan tindakan menonaktifkan dan memasang kembali dan untuk membatasi yang palsu.

Untuk memastikan implementasi secara efektif mengenai SSP, latihan harus dilaksanakan pada tingkat interval sesuai dengan jenis kapal, pergantian personil kapal, fasilitas pelabuhan yang harus dikunjungi dan keadaan lain yang terkait. Agar SSP dapat diterapkan diatas kapal dengan tepat sesuai dengan tingkat keamanan, maka

suatu kapal harus melaksanakan Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assesment / SSA*). Rancangan keamanan kapal harus menetapkan tindakan peraturan keamanan untuk mengawasi akses ke kapal

- 1) Pada keadaan siaga 1, semua orang yang berusaha naik kapal dapat diperiksa melalui pengeledahan. Frekuensi kegiatan pengeledahan ini, termasuk pengeledahan acak, harus ditentukan secara spesifik dalam rancangan keamanan kapal dan secara spesifik mendapat persetujuan dari pihak administrasi. Pengeledahan tersebut terbaik dilakukan oleh fasilitas pelabuhan bekerjasama dengan pihak kapal. Kecuali terdapat alasan yang kuat awak kapal harus tidak dapat diwajibkan untuk menggeledah teman-temannya sendiri serta barang-barang pribadi bawaannya. Kegiatan pengeledahan wajib dilakukan dengan cara-cara yang tidak melanggar hak asasi manusia perorangan dan menjaga martabat mereka. tindakan keamanan tersebut meliputi:
 - a) Pengecekan identitas dari semua orang yang berusaha untuk naik ke atas kapal dan mengkonfirmasi tujuan mereka dengan cara pengecekan, misalnya menggabungkan instruksi, karcis penumpang, pas naik kapal, dan lain-lain,
 - b) Kapal berkoordinasi dengan fasilitas pelabuhan menetapkan dan menjaga daerah aman dan demi keamanannya maka di wilayah tersebut dapat dilaksanakan kegiatan pengawasan dan pencarian orang, bagasi (termasuk benda-benda yang dibawa), barang-barang pribadi, kendaraan dan isinya.
 - c) Kapal berkoordinasi dengan fasilitas pelabuhan kapal harus memastikan dilaksanakannya pemeriksaan terhadap kendaraan yang akan dimuat ke kapal pengangkut mobil, ro-ro, dan kapal penumpang yang lain harus diperiksa sebelum dimuat sesuai dengan frekuensi pemeriksaan yang dipersyaratkan dalam rancangan keamanan kapal.

- d) Memisahkan antara orang-orang yang telah diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya dengan orang-orang yang tidak diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya.
 - e) Memisahkan penumpang yang naik dan penumpang yang turun.
 - f) Pengidentifikasian titik-titik akses yang harus diamankan atau di jaga untuk mencegah penggunaan akses tanpa otorisasi.
 - g) Keamanan akses ketempat yang tidak dijaga yang dekat dengan tempat-tempat yang boleh diakses oleh penumpang dan pengunjung.
 - h) Mengadakan pengarahannya keamanan singkat kepada seluruh awak kapal tentang kemungkinan adanya ancaman keamanan, prosedur melaporkan orang, benda, kegiatan yang mencurigakan serta perlunya kewaspadaan.
- 2) Pada keadaan siaga 2, Rancangan Keamanan kapal harus menetapkan tindakan peraturan keamanan yang dilaksanakan untuk mengadakan perlindungan terhadap resiko keamanan yang meningkat terhadap insiden keamanan guna meningkatkan kewaspadaan dan memperketat pengawasan, yang dapat meliputi:
- a) Menugaskan personil tambahan untuk meronda area geladak selama jam tenang diam untuk menghalangi akses tanpa otorisasi,
 - b) Pembatasan banyaknya akses ke kapal mengidentifikasi akses yang harus ditutup dan peralatan yang memadai untuk pengamanannya,
 - c) *Dettering* sisi air akses kepada kapal, termasuk sebagian contoh didalam koordinasi dengan fasilitas pelabuhan, ketetapan patrol perahu,

- d) Pendirian/penetapan merupakan suatu area terbatas pada *shore-side* kapal, di dalam kerjasama dekat dengan fasilitas pelabuhan,
 - e) Meningkatkan frekuensi dan rincian detail pengeledahan orang, barang pribadi, dan kendaraan yang naik atau dimuat ke kapal,
 - f) Melakukan pengawalan terhadap pengunjung kapal,
 - g) Mengadakan penambahan pengarahan singkat keamanan yang spesifik bagi semua awak kapal tentang ancaman–ancaman yang sudah teridentifikasi, menekankan kembali prosedur untuk pelaporan orang, benda atau kegiatan yang mencurigakan dan menekankan perlunya peningkatan kewaspadaan,
 - h) Mengadakan pengeledahan penuh atau sebagian di atas kapal.
- 3) Pada keadaan siaga 3, kapal harus memenuhi instruksi yang dikeluarkan oleh pihak–pihak yang sedang menangani insiden keamanan atau ancaman insiden keamanan. Rancangan keamanan kapal harus menjelaskan secara rinci tindakan peraturan keamanan yang dapat dilakukan oleh kapal, bekerjasama secara intensif dengan pihak–pihak terkait dan dengan fasilitas pelabuhan, yang dapat meliputi:
- a) Membatasi akses, menjadi hanya satu akses yang terkontrol,
 - b) Hanya memberikan akses kepada pihak–pihak yang sedang menangani insiden keamanan dan ancaman insiden keamanan,
 - c) Mengarahkan orang–orang di kapal,
 - d) Penundaan kegiatan menaikturunkan penumpang,

- e) Penundaan operasi bongkar muat barang, dan pengiriman barang, dan lain–lain,
- f) Pengungsian kapal,
- g) Pemindahan kapal, dan
- h) Mempersiapkan penggeledahan penuh atau sebagian terhadap kapal.

b. Dalam penerapan ISPS Code di atas kapal SSP tidak dapat berjalan dengan baik tanpa adanya pelatihan (*training*), praktek(*drill*), dan latihan kewanatan kapal (*exercises on ship security*). Menurut ISPS Code 2003:67, pelatihan, praktek dan latihan tentang kewanatan kapal adalah untuk memastikan bahwa setiap *crew* kapal cakap dalam setiap tugas kewanatan pada setiap tingkat kewanatan. Dimana setiap petugas kewanatan kapal harus memiliki pengetahuan dan sudah menerima pelatihan tentang penerapan ISPS Code di atas kapal.

5. Kapal

Kapal merupakan suatu alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, barang, dan lain sebagainya yang akan diangkut melalui laut atau sungai, seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah inggris, ship memiliki perbedaan ukuran dengan boat, dimana ship memiliki ukuran yang lebih besar dan boat memiliki ukuran yang lebih kecil. Sedangkan secara kegiatan, kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Seperti adanya boat atau sekoci di atas kapal. Hal ini telah ditetapkan berdasarkan undang–undang, peraturan, dan kebiasaan setempat. Menurut KUHD Pasal 309 : “Kapal adalah segala alat–alat berlayar, bagaimanapun disebutnya dan sifatnya. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal dianggap memuat perlengkapan–perlengkapan kapal. Yang diartikan dengan

perlengkapan–perlengkapan kapal adalah semua benda–benda yang diperuntukkan tetap dipergunakan dengan kapal.”

Selama ini kapal biasa digunakan oleh manusia untuk mengarungi lautan maupun sungai yang kita kenal dengan perahu. Pada masa lampau manusia biasanya menggunakan rakit, kanou, maupun perahu. Namun seiring berkembangnya jaman, yang membuat kebutuhan manusia meningkat. Maka meningkat pula jumlah muatan yang harus diangkut, oleh sebab itu seiring berkembangnya jaman maka rakit rakit yang tadinya digunakan untuk mengangkut muatan bertambah pula ukuran ruang muatnya yang biasa kita sebut dengan kapal.

Selama berabad–abad kapal telah digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang. Sampai pada awal abad ke-20 ditemukan pesawat terbang yang mampu mengangkut barang dan penumpang dengan waktu yang lebih efisien. Hal ini membuat transportasi laut memiliki saingan, namun tidak dipungkiri bahwa transportasi laut memiliki kualitas daya tampung yang lebih besar sehingga tetap menjadi tujuan utama pengiriman muatan berat melalui laut. Yang akhirnya banyak perusahaan memilih untuk mendominasi usaha pelayarannya pada kapal niaga, kapal tanker, dan kapal penumpang atau kapal pesiar. Dengan konstruksi yang besar dan kuat, sebuah kapal memiliki bagian–bagian utama yang sangat mempengaruhi keamanan kapal saat berlayar, seperti *Smokestack* atau cerobong, Buritan, *Propeller* dan Kemudi, *Portside* (lambung kiri), *Starboard side* (lambung kanan), Jangkar, *Bulbous bow*, Haluan, Geladak, Anjungan, Palka (ruang muat).

Pada awal mula dunia pelayaran, seorang pelaut hanya berlayar dengan menyusuri daratan karena dengan itu mereka dapat menentukan arah mereka berlayar. Namun seiring dengan berkembangnya jaman banyak ilmuwan yang menemukan berbagai jenis alat navigasi. Yang paling sederhana adalah kompas, *astrolabe*, serta peta dengan benda baringan matahari dan bintang sebagai penentu arah. Tidak hanya itu penemuan telegraf (S.F.B Morse), radio (C.Marconi), radar, dan sonar, pada abad-20 membuat peranan navigator mulai tergeser. Pada akhir abad-20 dunia pelayaran kembali dimudahkan dalam menentukan arah pelayaran dengan ditemukannya GPS dengan ketelitian yang sangat tinggi karena berhubungan secara

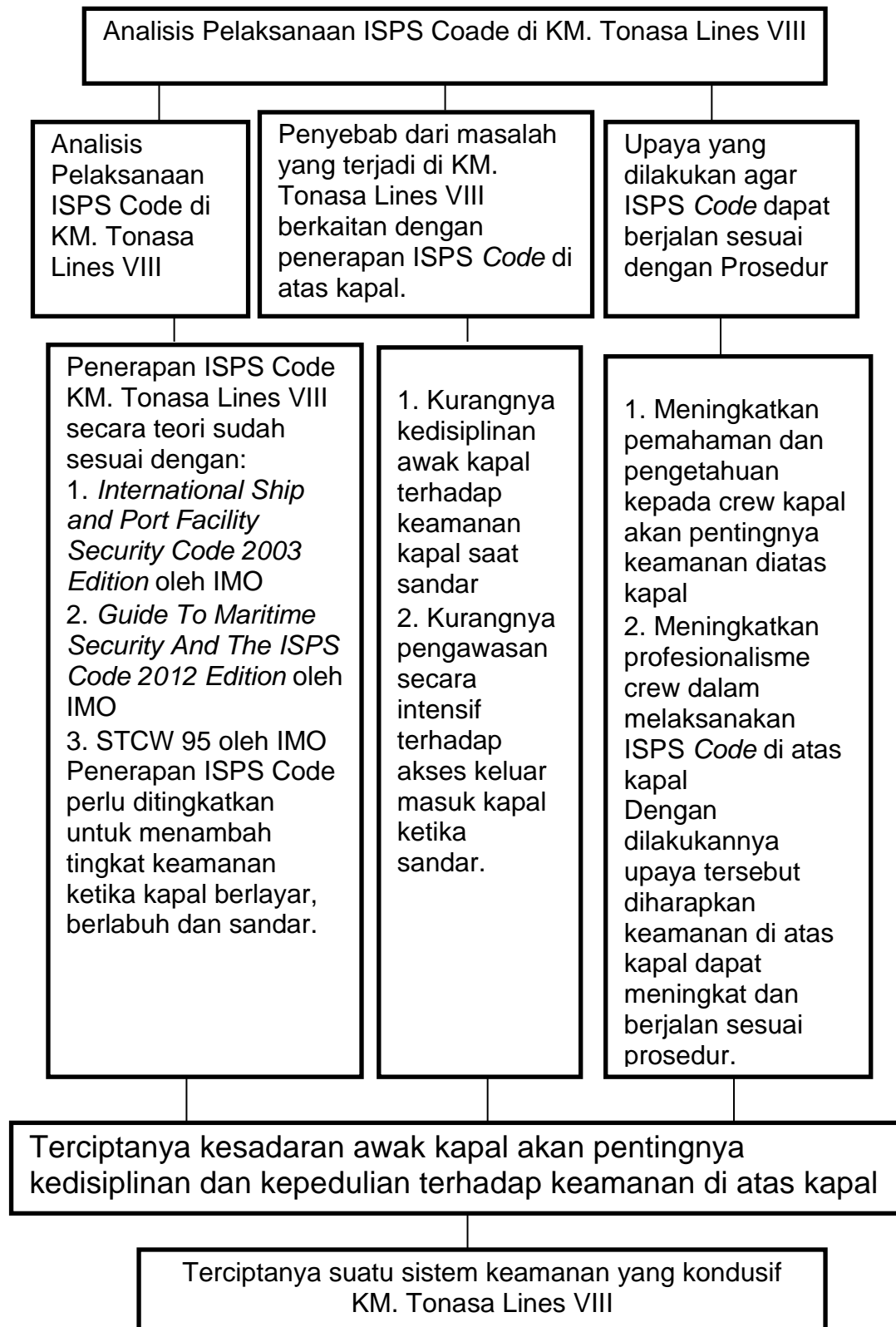
langsung dengan satelit. Penemuan modern lainnya yang dapat menunjang system navigasi yaitu dengan adanya penemuan radar type harpa yang dapat membantu para navigator dalam bernavigasi karena dapat melihat secara langsung keadaan laut. Radar harpa merupakan radar modern yang dapat mendeteksi jarak antara kapal dengan kapal, kapal dengan daratan, kapal dengan daerah berbahaya, secara langsung. Selain itu radar ini juga dapat mendeteksi kecepatan kapal, kecepatan angin, dan memiliki daya akurasi gambar yang jelas.

Tidak hanya itu saat ini kapal modern sudah dilengkapi dengan *Global Maritime Distress Safety System* (GMDSS). GMDSS merupakan suatu system keselamatan pelayaran yang bekerja secara global. Jika suatu kapal berada dalam kondisi bahaya, system ini akan memancarkan suatu berita bahaya yang berisi posisi kapal, nama kapal, jenis keadaan bahaya, hal tersebut dipancarkan secara otomatis, cepat, tepat, dan akurat. Selain GMDSS terdapat system komunikasi lainnya yaitu *International Maritime Satellite* (INMARSAT) yang merupakan suatu system pengiriman berita menggunakan *E-Mail*, *telephone*, *telex*, maupun *faximile*.

B. Kerangka Pikir

Berdasarkan teori yang telah dikemukakan dalam tinjauan pustaka, bahwa penerapan merupakan suatu strategi yang dilakukan dalam upaya menumbuhkan rasa kedisiplinan mengenai suatu ancaman keamanan. Dimana penerapan ini memberlakukan suatu strategi yang di susun untuk menciptakan perasaan aman terhadap awak dan kapal itu sendiri. Dalam hal ini penerapan ISPS *Code* diatas kapal sangat mempengaruhi kondisi kapal ketika berlayar. Karena dalam suatu pelayaran tidak dapat dipungkiri bahwa segala bentuk ancaman keamanan terhadap awak kapal dan kapal itu pasti mengintai. Namun dengan diberlakukannya ISPS *Code* diharapkan setiap perwira dan awak kapal mampu untuk menerapkan segala upaya mencegah insiden ancaman keamanan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dalam ISPS *Code*. Supaya ISPS *Code* dapat berjalan diatas kapal maka seorang perwira yang telah mendapatkan sertifikat, dan memiliki pengetahuan ISPS *Code* lebih dalam dapat memberikan pengetahuannya kepada setiap crew diatas kapal. Hal

ini dilakukan dengan cara mengadakan bimbingan dan pengawasan secara langsung dan rutin, serta diadakan pelatihan–pelatihan. Sehingga dapat terwujud penerapan *ISPS Code* secara maksimal, hal ini dapat diikuti dengan rasa disiplin dan bertanggung jawab dalam menjalankan peranannya dalam upaya penerapan *ISPS Code* diatas kapal. Dengan begitu maka akan tercipta rasa aman dan tercapainya kualitas dari kapal itu sendiri maupun perusahaan yang baik dan sesuai dengan persyaratan internasional.



Gambar 2.1 : Kerangka Pikir

C. Hipotesis

Berdasarkan uraian pada bagian latar belakang maka hipotesis atas rumusan masalah dalam penelitian ini ialah di duga faktor penyebab adanya peralatan yang hilang di atas kapal KM. Tonasa Line XVIII pada tanggal 20 Desember 2019 di daerah Muarah Pegah Kalimantan Timur pada saat kapal sedang berlabuh jangkar pada pukul 01.00 dini hari di sebabkan kurang pengawasan terhadap daerah yang rawan pencurian.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Kemudian penelitian ini menggunakan metode pendekatan studi kasus. dalam hal ini penulis mencoba memamparkan masalah tentang “Analisis Pelaksanaan ISPS Code di KM. Tonasa Line XVIII” Penulis menggunakan cara-cara yang sistematis dalam melakukan pengamatan, pengumpulan data, analisis informasi, dan pelapor hasilnya. Sebagai hasilnya, akan diperoleh pemahaman yang mendalam tentang mengapa sesuatu terjadi.

B. Subjek Penelitian

Subjek penelitian yaitu penjelasan yang menjadi fokus penelitian. Dalam penulisan skripsi ini penulis tidak menggunakan teknik populasi dan sampel karena penulis menggunakan metode studi kasus.

C. Teknik Pengumpulan Data

Di dalam membahas skripsi ini penulis menggunakan metode pengumpulan data yang dapat memberikan gambaran tentang permasalahan yang penulis hadapi. Adapun teknik pengumpulan data yang penulis gunakan yaitu:

1. Observasi

Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara pengamatan langsung terhadap kejadian-kejadian yang terjadi di atas kapal, yang dinilai merupakan kekeliruan dalam mengimplementasikan ISPS Code di atas kapal

Dalam mendapatkan data dan informasi yang telah terperinci diperoleh pada saat penulis menjalani praktek laut di atas kapal KM. Tonasa Line XVIII yaitu pada tanggal 04 September 2019 sampai dengan tanggal 19 Agustus 2020

Pada saat di lakukan *internal audit* oleh auditor dari kantor pusat perusahaan tersebut, didapati beberapa temuan yang berkaitan dengan implementasi ISPS Code diatas kapal

Dalam mendapatkan data dan informasi yang telah terperinci diperoleh pada saat penulis menjalani praktek laut di atas kapal KM. Tonasa Line XVIII yaitu pada tanggal 04 September 2019 sampai dengan tanggal 19 Agustus 2020

baik di pelabuhan maupun pada saat kapal berlabuh jangkar terutama didaerah Jakarta dinilai masih kurang efektif karena pemahaman dan penerapannya masih belum sepenuhnya memenuhi standar sesuai ISPS Code.

Terbukti pada saat dilakukannya pengecekan oleh Nakhoda mengenai dinas jaga ketika Nakhoda turun ke deck untuk melihat situasi dan kondisi disekitar kapal, apakah dalam keadaan terkendali atau tidak. Nakhoda melihat di Gangway tidak ada yang menjaga, kemudian Nakhoda memanggil Mualim jaga pada saat itu mualim yang berdinas jaga adalah mualim II (Second Officer) untuk menanyakan siapa yang bertugas menjaga gangway di Deck.

ABK yang seharusnya bertugas menjaga gangway setelah di cari oleh Nakhoda bersama Mualim II (Second Officer) ternyata sedang menonton TV di Crew Mess room. Nakhoda menegur kepada ABK tersebut, kenapa tidak menjaga gangway, ABK tersebut berpendapat bahwa keadaan Gangway masih aman.

Mendengar jawaban dari Crew tersebut, Nakhoda menjadi sangat marah dan menyuruh ABK untuk mengecek keadaan di deck, ABK pun bergegas pergi ke Deck setelah di cek oleh ABK ternyata didapati tali tros yang di haluan kapal sudah tidak ada.

Faktor lain yang diduga merupakan penyebabnya adalah ISPS Code masih merupakan hal yang baru bagi para Crew, sehingga mempengaruhi pelaksanaan ISPS Code diatas kapal. Hal ini tercermin

kedisiplinan mereka dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka tidak sepenuhnya dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang tercantum didalam buku panduan diatas kapal dan Master Standing Order.

2. Teknik komunikasi langsung (wawancara)

Merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan proses tanya jawab secara lisan dan langsung kepada sasaran penelitian yang mengetahui sumber data-data dan masalah-masalah yang ada. Wawancara sebagai alat pengumpul data yang menghendaki adanya komunikasi secara langsung antara peneliti dan sasaran penelitian. Wawancara dapat dilakukan secara terbuka atau penelitian bertanya kepada responden kunci tentang fakta-fakta suatu peristiwa dan opini mengenai suatu peristiwa yang diteliti.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi arus informasi dalam wawancara yaitu responden, pedoman wawancara dan situasi wawancara :

- a. Wawancara adalah pengumpulan informasi yaitu penulis yang dihadapkan langsung dengan responden dan dapat menyampaikan semua pertanyaan dengan jelas dan merangsang responden untuk menjawab semua pertanyaan dengan jelas tentang apa yang dibutuhkan penulis sebagai data untuk penyusunan skripsi.
- b. Responden merupakan pemberi informasi yang telah berpengalaman yang diharapkan dapat menjawab semua pertanyaan dengan jelas dan lengkap sesuai dengan kejadian-kejadian yang pernah dialami di lapangan. Dalam situasi ini responden adalah perwira dan anak buah kapal KM. Tonasa Line XVIII.
- c. Pedoman wawancara adalah tata cara yang digunakan pewawancara untuk menguraikan masalah penelitian yang biasanya dituangkan dalam bentuk daftar pertanyaan, dalam hal ini penulis sebagai pewawancara dapat membatasi masalah-masalah pokok yang akan diteliti oleh penulis.
- d. Situasi wawancara berkaitan dengan waktu, tempat, kehadiran orang ketiga, dan sifat masyarakat umumnya tanpa harus

mengganggu kenyamanan para responden ataupun menyita waktunya.

Dikarenakan banyaknya wawancara yang harus diajukan oleh penulis, maka penulis membatasi pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan kepada para responden yaitu tentang topik yang berhubungan dengan masalah yang diangkat penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Dalam melakukan wawancara dengan para responden penulis tidak mengalami kesulitan, karena mereka adalah orang-orang yang sudah berpengalaman di bidangnya.

Penulis melakukan wawancara berupa tanya jawab langsung dengan perwira, juru bongkar dan anak buah kapal bagian dek untuk memperoleh informasi mengenai sejauh mana anak buah kapal mengetahui tentang perawatan peralatan bongkar muat agar kapal dapat dikatakan siap untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Dalam hal ini penulis melaksanakan wawancara dengan Muallim 1, dimana muallim 1 sebagai safety officer.

3. Studi Kepustakaan

Studi Kepustakaan merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang ditempuh dengan cara membaca dan menelaah dokumen-dokumen relevant dengan permasalahan yang diangkat. Maksud dari cara ini adalah menulis perolehan data dengan cara membaca arsip-arsip dan surat-surat serta file-file yang terdapat di anjungan karena data-data tersebut merupakan data yang konkrit yang dapat memberikan keterangan nyata yang benar-benar terjadi di kapal.

Data-data tersebut telah didokumentasikan dan dilaporkan ke perusahaan pelayaran. Adapun arsip atau surat-surat yang dijadikan sebagai sumber data yang terdapat di anjungan antara lain :

a. ISPS Code Edisi 2005

Dari buku ini juga diambil teori-teori dan istilah-istilah pokok yang berkaitan dengan judul dan permasalahan dari skripsi ini.

- b. www.informasiduniapelayarandankelautan.blogspot.com
Dari buku ini hanya diambil masalah peningkatan pengetahuan, keterampilan dan profesionalisme pelaut.
- c. www.maritimedia.com
Dari situs ini didapatkannya beberapa istilah-istilah pokok dalam penerapan ISPS Code.
- d. www.penelitihukum.com oleh Abidin
Dari situs ini menjelaskan tentang pengertian awak kapal.
- e. [www. Kamusbesar.com](http://www.Kamusbesar.com)
Dalam pembahasan skripsi ini, website Kamus Besar Bahasa Indonesia berfungsi menyediakan istilah-istilah dasar dari kata-kata yang menjadi pokok permasalahan dan pembahasan dalam penyusunan skripsi ini. Sehingga sebelum melakukan pembahasan, dapat diketahui dengan jelas maksud dari kata-kata tersebut.

D. Teknik Analisis Data

Dalam setiap penulisan tentunya didapat berbagai data — data yang dijadikan sebagai sumber penulisan. Tetapi data- data tersebut harus dianalisa untuk mendapatkan hasil yang baik. Teknik yang digunakan dalam skripsi ini adalah deskriptif kualitatif yaitu teknik analisa yang menggambarkan semua kejadian yang pernah terjadi berdasarkan pengalaman dengan cara mengumpulkan atau mengajukan data yang ada jelas sehingga pembaca dapat dengan mudah memahaminya.

Dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif ini segala permasalahan yang ditemui akan dipaparkan dan di jelaskan secara terperinci. Hasil sumber data yang akan dipakai dalam penulisan skripsi ini tergantung pada metode pengumpulan data dan metode analisa data yang digunakan. Pengumpulan data yang dimaksud adalah dengan memperoleh data — data yang relevan, akurat, dan mengidentifikasi data yang ada, sedangkan analisa data yang dimaksudkan untuk mengelola dan mengidentifikasi data yang ada. Data — data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisa dengan teori — teori yang relevan dan diharapkan dari analisa tersebut didapatkan pemecahan masalah yang terbaik.

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Hasil Analisis Data

Dunia pelayaran merupakan salah satu faktor utama dalam membantu proses ekspor dan impor di negara-negara yang mempunyai pelabuhan-pelabuhan terutama yang bertaraf internasional. Dan kapal merupakan armada yang berfungsi sebagai alat transportasi paling efektif dalam proses pelayanan jasa antar negara di dunia.

Keselamatan dan keamanan merupakan faktor penting dalam pengoperasian kapal. Keamanan bagi kapal-kapal terhadap ancaman dan gangguan dari luar di pelabuhan sangat penting, karena sangat mendukung terciptanya keamanan pelabuhan yang akan disinggahi oleh kapal-kapal. IMO telah merumuskan suatu aturan baru untuk menganggulangi masalah keamanan di pelabuhan, kapal maupun perusahaan.

Selama penulis melaksanakan praktek diatas kapal, penulis memperoleh deskripsi data yang berkaitan dengan penerapan sistem diatas kapal sebagai berikut:

1. Pada tanggal 20 Desember 2019 di daerah Indonesia tepatnya di daerah Muara Pegah, pada saat kapal sedang berlabuh jangkar Pukul 01.00 dini hari Nakhoda turun ke deck untuk melihat situasi dan kondisi di sekitar kapal, apakah dalam keadaan terkendali atau tidak. Nakhoda melihat di Gangway tidak ada yang menjaga, kemudian Nakhoda memanggil Mualim jaga pada saat itu mualim yang berdinas jaga adalah mualim II (Second Officer) untuk menanyakan siapa yang bertugas menjaga gangway di Deck room. Nakhoda menegur kepada ABK tersebut, kenapa tidak menjaga gangway, ABK tersebut berpendapat bahwa keadaan Gangway masih aman. Mendengar jawaban dari ABK tersebut, Nakhoda menjadi sangat marah dan menyuruh ABK untuk mengecek keadaan di deck, ABK pun bergegas pergi ke Deck haluan kapal setelah di cek oleh ABK ternyata didapati Tali tros yang di haluan deck sudah tidak ada.

2. Pada tanggal 15 April 2020 saat kapal sedang muat di daerah Indonesia tepatnya di pelabuhan Biringkassi, kapal kami memuat muatan curah yaitu Semen Curah untuk di kirimkan ke Palaran, pada saat itu kapal KM. TONASA LINE XVIII memuat Semen CO menyuruh ke pada perwira jaga untuk memulai membuang ballast untuk AB yang berdinas jaga juga. Saat itu tiba-tiba muatan berpindah ke palka selanjutnya dan mengakibatkan kapal miring sebelah kanan dan membuat panik anggota kapal yang berada di dalamnya karena adanya *mist communication* terhadap yang berdinas jaga antara engine dan deck yang bertugas jaga pada saat itu.

B. Pembahasan Hasil Penelitian (Analisis Data)

Dalam menerapkan dan meningkatkan keamanan di atas kapal sesuai dengan standar yang ditentukan dalam ISPS Code, maka diperlukan kerjasama di antara sesama ABK. Baik bawahan sampai perwira harus bisa menjaga dan melaksanakan harus bisa menjaga dan melaksanakan dinas jaga dengan baik. Tanpa adanya kerjasama dari semua pihak yang terkait, maka peningkatan pengetahuan dan kesiapan dari ABK dalam menerapkan sistem keamanan di atas kapal akan sulit terwujud terutama dalam penerapan terhadap ABK yang baru bergabung di atas kapal. Untuk ABK kapal diharapkan mempunyai tanggung jawab secara moril terhadap tugasnya di atas kapal serta berusaha meningkatkan kemampuan keterampilannya. Untuk para perwira yang mempunyai tingkat pengetahuan lebih baik tentang penerapan ISPS Code diharapkan untuk memberikan ilmu dan pengetahuannya serta keterampilan dalam hal ISPS Code di atas kapal kepada anak buah kapal.

Untuk mendapatkan pelaksanaan tugas jaga yang maksimal, standar-standar prosedur pelaksanaan tugas jaga sudah ditetapkan sesuai dengan STCW Amandemen Manila 2010. Menurut aturannya para perwira dan rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin, atau ABK lainnya yang diberi tugas yang berkaitan dengan keselamatan, pencegahan polusi, dan keamanan harus diberikan periode istirahat minimal 10 jam setiap periode 24 jam, jam - jam istirahat boleh di bagi menjadi 2 periode istirahat, dimana setiap periode tidak boleh kurang dari 6

jam. Aturan tersebut boleh tidak dilakukan jika dalam situasi darurat, situasi latihan, atau kondisi operasional yang mendesak. Metode minimum 10 jam tersebut boleh dikurangi menjadi 6 jam berturut-turut asalkan tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam waktu istirahat dalam satu minggu.

Adapun data pada sub bab sebelumnya yang telah digambarkan dan dijelaskan bahwa permasalahan yang ada di atas penyebabnya dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kurangnya pengontrolan ABK pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan.

Hal ini di sebabkan karena Kurangnya kesadaran, pengetahuan serta pemahaman dari anak buah kapal terhadap penerapan sistem keamanan yang telah di buat dalam menghadapi gangguan keamanan di atas kapal, sesuai dengan standar yang ditentukan dalam ISPS Code masih kurang.

Pada deskripsi data diatas telah diceritakan kejadian yang berkaitan dengan Kurangnya kesadaran, pengetahuan serta pemahaman dari anak buah kapal terhadap penerapan sistem keamanan yang telah di buat dalam menghadapi gangguan keamanan di atas kapal, sesuai dengan standar yang ditentukan dalam ISPS Code masih kurang.

Dapat diketahui bahwa Kurangnya kesadaran, pengetahuan serta pemahaman dari anak buah kapal terhadap penerapan sistem keamanan yang telah di buat dalam menghadapi gangguan keamanan di atas kapal, sesuai dengan standar yang ditentukan dalam ISPS Code masih kurang. Keberhasilan ABK kapal dalam melaksanakan tugas-tugasnya, baik tugas yang bersifat rutin atau tugas yang sifatnya sewaktu-waktu atau darurat dalam menjaga atau mencegah terjadinya gangguan keamanan di atas kapal harus didukung dengan pengetahuan yang dimiliki oleh ABK kapal yang bersangkutan. Tetapi meskipun mereka mempunyai pengetahuan yang cukup tanpa adanya suatu penerapan dan pelatihan mengenai penerapan sistem keamanan diatas kapal sesuai dengan ISPS Code, maka hal itu akan menjadi kendala di dalam pelaksanaan tugas-tugas keamanan di atas kapal,. Yang harus diperhatikan semua pihak yang terkait diatas kapal, mulai dari nahkoda, perwira sampai rating serta pihak perusahaan pelayaran itu sendiri. Didalam setiap pekerjaan diperlukan koordinasi dan

kerjasama yang baik antar sesama orang yang terlibat didalamnya. Setiap anggota kelompok telah mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing, yaitu:

- a. Jaga gangway (Gangway Watch) : Memonitor akses (monitoring acces) dan mengontrol pengunjung (control of visitors).
- b. Patroli keamanan keliling (secutiry roving patrol) : memonitor daerah terlarang, dek dan sekitarnya.
- c. Memonitor muatan dan gudang perbekalan diatas kapal yang berada di jalur keluar masuk orang.

Gambar 4.1

Sumber: Kejadian di atas kapal KM.Tonasa Line XVIII (2019)



Adapun Tugas dan tanggung jawab SSO antara lain:

- 1) Menjalankan pemeriksaan keamanan secara rutin terhadap kapal.
- 2) Menerapkan dan menjalankan rancangan keamanan kapal (*ship security plan*).
- 3) Mengusulkan perubahan pada rancangan keamanan kapal untuk mengoreksi kekurangan dan memuaskan keperluan keamanan di kapal.
- 4) Meyakinkan keamanan yang baik dan penuh kewaspadaan di kapal dan dalam pelabuhan.
- 5) Meyakinkan bahwa pelatihan yang cukup telah dilakukan pada semua personil yang bertanggung jawab pada keamanan kapal,
- 6) Melaporkan semua kejadian terhadap tindakan tidak sah mengenai beberapa pelabuhan kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan meyakinkan bahwa laporan telah diteruskan, dan menginformasikan kepada Nakhoda, petugas

keamanan pelabuhan jika diperlukan, kepada organisasi keamanan yang diakui/ terdaftar,

- 7) Melaporkan semua kejadian terhadap tindakan tidak sah yang dilakukan di atas kapal, kepada Nakhoda, dan petugas keamanan perusahaan,
- 8) Melakukan koordinasi penerapan rancangan keamanan kapal dengan petunjuk petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

Adapun Tugas dan tanggung jawab awak kapal yaitu sebagai berikut:

- 1) Praktek keamanan yang baik setiap waktu,
- 2) Menjalankan tugas keamanan mereka seperti yang diperintahkan,
- 3) Mengetahui posisi dan tugas mereka sesuai dengan tugas keamanan mereka masing-masing,
- 4) Mempunyai pengetahuan tentang berbagai rencana dan prosedur pada rancangan keamanan kapal, terutama sekali mengenai kontrol akses dan pencarian,
- 5) Mengerti tugas keamanan mereka ketika berdinam jaga atau patroli keliling kapal,
- 6) Mempunyai peralatan keamanan masing-masing,
- 7) Bebas dalam menggunakan tenaga.

Adapun Peralatan keamanan minimum setiap personil yang menjalankan tugas keamanan yaitu:

- 1) Walky talky (handheld radio),
- 2) Peluit (whistle or horn),
- 3) Senter (flashlight).

Adapun yang harus dilakukan sewaktu patroli keliling yaitu :

- 1) Awak kapal yang menjalankan patroli harus dilengkapi dengan peralatan sesuai dengan SSP,
- 2) Patroli, paling tidak satu kali satu jam, periksa keamanan ruangan radio, anjungan, kamar mesin dan area terlarang yang ditandai (*designated restricted areas*),

- 3) Patroli akan berupa patroli keliling yang berkelanjutan,
- 4) Rute dan putaran patroli akan berubah sebanyak mungkin untuk mengurangi kemungkinan yang terjadi,
- 5) Lakukan pemeriksaan rutin pada pintu dan semua akses disisi kapal (*ship side openings*) yang harus ditutup,
- 6) Pengecekan pada haluan, *mooring deck* dan daerah deck yang lain,
- 7) Jika diperlukan, perwira jaga atau SSO akan menjamin bahwa pelanggaran keamanan dicatat secara detil.

Untuk patroli keliling, pada tingkat keamanan siaga 2, patroli dilakukan dengan selang waktu tidak melebihi 30 menit. Untuk tingkat keamanan siaga 3, patroli dilakukan dengan selang waktu tidak melebihi 15 menit. Dengan adanya pembagian tugas dan fungsi di atas, setiap awak kapal harus melaksanakan tugasnya dengan benar sesuai fungsinya masing-masing, dan harus selalu siap sedia sesuai jadwal yang telah ditentukan.

Sejak mulai diberlakukannya *ISPS Code*, tugas dan fungsi masing-masing awak kapal yang dijelaskan di atas, harus dilaksanakan sesuai dengan implementasi *ISPS Code*, yaitu menyangkut masalah keamanan kapal, terutama tugas dan fungsi jaga masing-masing awak kapal. Awak kapal yang berdinis jaga, terutama dalam hal ini jaga di pelabuhan pada saat sandar, terdiri dari tiga awak kapal, yaitu satu perwira jaga dek, satu orang jurumudi jaga, dan satu orang kelasi dan bila memungkinkan bisa ditambah oleh awak mesin lainnya untuk menambah sistem keamanan di kapal.

Perwira jaga dek, dalam hal ini selain berdinis jaga ia juga bertanggung jawab masalah muatan dan stabilitas kapal. Pada saat jaga, ia bertindak sebagai wakil Nakhoda yang bertanggung jawab pada semua kejadian yang ada disaat jam jaganya. Oleh karena itu, ia mempunyai dua orang asisten jaga. Dikarenakan tugas dan tanggung jawab tersebut, ia tidak mempunyai tempat yang tetap dalam melakukan dinas jaga. Jadi ia harus lebih sering berada di luar, untuk mengawasi jalannya kegiatan bongkar muat di kapal. Ia juga harus mengetahui setiap pengunjung yang keluar masuk akomodasi kapal untuk keperluan misalnya imigrasi, keagenan, dan

lain-lain. Lain halnya dengan jurumudi jaga, ia mempunyai tugas jaga di *gangway* selama di pelabuhan. Di laut, ia hanya melakukan jaga laut pada malam hari, dan siang harinya ikut kerja harian bersama bosun. Di *gangway*, ia mengontrol pengunjung yang keluar masuk kapal. Ia memeriksa pengunjung, dari identitas sampai tasnya, dan mengisi daftar nama pengunjung yang keluar masuk kapal. Ia bisa pindah dari posnya itu hanya dengan izin dari perwira jaga. Ia sebagai orang pertama yang berhadapan dengan pintu akses utama ke kapal. Jadi tugasnya sangat penting dan berbahaya bagi keamanan kapal. Dampaknya akan besar. Bila ia ingin berkeliling kapal untuk melakukan pemeriksaan, maka ia harus memberitahukan perwira jaga, sehingga posisinya dapat digantikan sementara oleh kelasi yang jaga di depan, atau oleh perwira jaga itu sendiri. Sedangkan kelasi, sebenarnya ia hanya tenaga bantuan untuk jaga. Sehingga pekerjaan dan tugas jaga bisa lebih mudah. Dan juga dikarenakan adanya penerapan aturan ISPS ini, semakin menambah tugas dan tanggung jawab dari awak kapal yang berdinis jaga. Yang tadinya hanya tugas normal, sekarang harus lebih berhati-hati terutama dalam hal keamanan. Sehingga diperlukan pengamanan yang lebih ketat. Adanya tugas tambahan seperti pemeriksaan setiap pengunjung yang naik ke kapal, pemberian kartu pengunjung, maka secara tidak langsung menuntut adanya tenaga tambahan untuk melakukan dinas jaga. Karena tanpa penambahan personil yang jaga, dapat mengakibatkan penjagaan tidak efisien dan tidak sesuai dengan yang diinginkan. Kalau dulu personil tambahan untuk berdinis jaga dilakukan hanya bila sandar di pelabuhan yang dianggap rawan, sekarang setiap kali sandar di pelabuhan manapun, digunakan personil tambahan.

Seperti kasus pertama pada deskripsi data di sub-bab sebelumnya, disebutkan bahwa ABK yang seharusnya bertugas menjaga *gangway* setelah di cari oleh Nakhoda bersama Muallim II (Second Officer) ternyata sedang menonton TV di Mess room. Dan Nakhoda menegur kepada ABK tersebut, kenapa tidak menjaga *gangway*, ABK tersebut berpendapat bahwa keadaan *Gangway* masih aman. Mendengar jawaban dari ABK tersebut, Nakhoda

menjadi sangat marah dan menyuruh ABK untuk mengecek keadaan di deck, ABK pun bergegas pergi ke Deck setelah di cek oleh ABK ternyata tali tros di haluan kapal didapati sudah tidak ada.

Dalam hal ini, kehadiran personil tambahan dianggap dapat membantu menyelesaikan atau meringankan tugas para awak kapal yang berdinas jaga. Agar pelaksanaannya lebih maksimal, harus dipastikan bahwa awak kapal yang melakukan dinas jaga, mempunyai pengetahuan yang cukup dan tingkat kedisiplinan yang memadai. Terutama pengetahuan mengenai tata cara memeriksa pengunjung yang naik ke kapal, sesuai dengan tingkat keamanan yang berlaku. Begitu juga masalah kedisiplinan, walaupun mempunyai tugas yang multifungsi, seharusnya juru mudi jaga tetap memperhatikan kedisiplinan dalam melaksanakan tugasnya. Setiap pengunjung tanpa terkecuali harus diperiksa dan dicatat. Ketika mau meninggalkan pos jaga untuk keperluan apapun dan sesingkat apapun, harus memberitahu perwira jaga sehingga dapat segera digantikan oleh kelasi dan ketika mau meninggalkan pos jaga, jangan pergi sebelum pengganti datang. Sehingga pos jaga tidak mengalami kekosongan walaupun sebentar. Di sini dituntut kedisiplinan dan kesadaran yang tinggi dari yang bersangkutan. Demikian pula dengan tenaga tambahan yang dalam hal ini kelasi, ia harus mempunyai kemampuan yang sama seperti jurumudi jaga mengenai tata cara berdinas jaga yang baik menurut ISPS Code. Selain penambahan pengetahuan dan tingkat kedisiplinan para awak kapal yang berdinas jaga, diperlukan pula pelatihan dan latihan yang intensif agar pelaksanaan menjadi maksimal sesuai dengan yang diinginkan. Pengetahuan yang sudah didapat harus diiringi dengan latihan yang rutin sehingga awak kapal menjadi terampil dan terlatih dalam penerapan tata cara berdinas jaga yang baik menurut aturan ISPS, terutama dalam tata cara memeriksa pengunjung yang naik ke kapal disemua tingkat keamanan.

2. Tidak adanya komunikasi antar perangkat jaga pada saat Berlabuh
Hal ini di sebabkan karena Kurangnya kesadaran, terhadap penerapan sistem keamanan yang telah di buat dalam menghadapi

gangguan keamanan di atas kapal, sesuai dengan standar yang ditentukan dalam ISPS Code.

Perwira jaga dek, dalam hal ini selain berdinis jaga ia juga bertanggung jawab masalah muatan dan stabilitas kapal. Pada saat jaga, ia bertindak sebagai wakil Nakhoda yang bertanggung jawab pada semua kejadian yang ada disaat jam jaganya.

C. Alternatif Pemecahan Masalah

Kurangnya pengontrolan ABK pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan.

Adapun Alternatif pemecahan masalah dari kejadian diatas adalah :

1. Melakukan controlling (pengawasan)

Pengawasan di sini adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan kepada perwira jaga kepada bawahannya atau ABK untuk memastikan kinerja ABK dalam berdinis jaga yang baik untuk menjamin keselamatan dan keamanan kapal pada saat kapal berlabuh jangkar maupun pada saat kapal di pelabuhan.

2. Pemberian hadiah insentif, Peringatan dan hukuman

Bagi crew yang melaksanakan penjagaan atau melaksanakan dinas jaga secara maksimal dan dengan penuh kedisiplinan, dapat di berikan hadiah khusus dengan cara penilaian yang sesuai ataupun diberikan berupa intensif. Hal ini dapat memotifasi ABK yang lain dalam melakukan dinas jaga terutama dalam penjagaan akses keamanan di kapal.

Sedangkan bagi ABK kapal yang melakukan kelalaian dan kecerobohan dalam melakukan dinas jaga terutama dalam akses keamanan di kapal dapat di beri peringatan berupa :

- a. Peringatan lisan (verbal warning), setiap ABK yang melakukan pelanggaran kecil menerima peringatan lisan dari nakhoda atau Mualim I (Chief Officer) dan memberitahukan tentang kesalahannya. Jika ABK masih melakukan kesalahan yang sama dalam waktu tertentu, mereka akan diberi hukuman yang lebih berat.
- b. Peringatan tertulis (written warning), ABK yang melakukan pelanggaran serupa dalam waktu tertentu, akan dikenakan peringatan tertulis dari Nakhoda. Peringatan ini dicatat dalam buku

catatan ABK. ABK diperingati agar jangan mengulangi kesalahannya dalam jangka waktu tertentu. Jika masih melakukan pelanggaran akan dikenakan hukuman yang lebih berat

Sedangkan bagi ABK kapal yang masih melakukan kesalahan setelah mendapat peringatan dapat dilakukan hukuman berupa :

- a. Penskoran (suspension), ABK yang masih melakukan kesalahan mendapat peringatan. Daftar catatan ABK tersebut akan dikirimkan perusahaan dimana Nakhoda mengusulkan agar ABK tersebut diturunkan jika masih melakukan kesalahan tersebut.
- b. Pemberhentian (discharge), ABK yang melakukan pelanggaran peraturan lebih dari satu kali dalam jangka waktu tertentu akan diturunkan (*sign off*).

Adapun Alternatif pemecahan masalah dari kejadian diatas adalah :

- a. Mengadakan safety meeting

Safety meeting Yang dimaksud disini adalah rapat yang dilakukan sebelum memuat muatan semen curah. Safety meeting disini dapat diartikan yaitu suatu pertemuan yang dilakukan pihak kapal KM. TONASA LINE XVIII untuk membahas tentang rencana memuat seperti berapa ton yang masuk dalam palka adalah suatu pertemuan yang dilakukan untuk membahas tentang kegiatan-kegiatan keselamatan.

Didalam safety meeting ini juga membahas tentang bagaimana sewaktu terjadi keadaan darurat, pembagian tugas, posisi, kelompok dan siapa yang menjadi komandan regu. Dalam *safety meeting* inilah biasanya efektif untuk awak kapal dalam memahami apa yang disampaikan karena di sini semua kru dapat berkumpul dan melihat secara langsung bagaimana materi itu ditujukan dan dapat dipraktikkan secara langsung.

- b. Meningkatkan Pengawasan Perwira Jaga Terhadap Pemuatan Yang Ada Di dalam Palka.

Pengawasan yang dimaksud disini adalah mengecek muatan di Palka setiap jamnya oleh perwira jaga dengan cara mengecek langsung kemiringan klinometer dan draft kapal, Untuk menjaga agar muatan stabil dan mestabilkan kemiringan kapal agar mampu memuat seccara maksimal. Tentu saja hal ini berkaitan dengan

kedisiplinan dan ISPS Code Edisi 2005 tentang Keamanan Kapal
7.2.6 Mengawasi penanganan muatan dan perbekalan kapal.

Agar perwira jaga yang berdinis jaga mau melaksanakan tugasnya dengan baik maka diperlukan langkah-langkah sebagai berikut :

- 1) Nahkoda memberikan pengarahan kepada seluruh Crew terutama perwira tentang pentingnya pelaksanaan tanggung jawab masing-masing ABK Khususnya perwira yang berdinis jaga.
- 2) Pemberian sanksi dan Reward atas pelanggaran dan prestasi yang dilakukan oleh ABK dalam hal ini perwira deck oleh Nahkoda.
- 3) Penerapan disiplin yang ketat dari Nahkoda kepada bawahannya dimana Nahkoda ikut andil dalam pengawasan kinerja ABK.
- 4) Pengontrolan dari mualim I (Chief Officer) kepada jajarannya dimana mualim I sering melakukan evaluasi dan pengawasan kinerja anggotanya dan mualim I (Chief Officer) sebagai penanggung jawab muatan yang diangkut oleh kapal tersebut.
- 5) Nahkoda melakukan evaluasi terhadap kinerja ABK pada saat Safety meeting dan hal-hal apa saja yang perlu diperbaiki.
- 6) Mengangkat dan membahas masalah kedisiplinan ABK pada saat Safety meeting.

Kesadaran dari masing-masing perwira dengan tanggung jawab yang diembannya juga merupakan hal yang penting dalam hal ini hendaknya perusahaan pelayaran melakukan seleksi yang baik terhadap calon ABK yang akan bekerja dikapal mereka untuk mendapatkan perwira yang berkompeten dan memiliki rasa tanggung jawab yang besar.

D. Evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah

Dari beberapa alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan, maka penulis mengadakan evaluasi guna mendapatkan jawaban dan solusi yang lebih tepat. Ada beberapa hal yang ingin disampaikan berhubungan dengan pemecahan masalah pada KM.TONASA LINE XVIII.

1. Kurangnya pengontrolan ABK pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan.

a. Melakukan controlling (pengawasan)

Keuntungannya :

- 1) Dengan adanya pengawasan dari perwira jaga, maka para personil jaga akan lebih disiplin dalam berdinis jaga karena merasa diawasi oleh pimpinan mereka dan membuat personil jaga menjadi lebih respect akan tanggung jawabnya.
- 2) Perwira dapat memantau langsung tentang kegiatan ABK selama berdinis jaga.

Kerugiannya :

- a) ABK akan merasa terkekang dan merasa tidak bebas karena adanya pengawasan dari pimpinan mereka, yang telah ditetapkan diatas kapal.
- b) Jika ada panggilan di radio atau dari kamar mesin, maka perwira jaga tidak mengetahui, karena bertepatan dengan saat perwira mengecek ABK yang sedang berdinis jaga.

b. Pemberian hadiah insentif, Peringatan dan hukuman

Keuntungannya : Dapat memotivasi para Crew untuk bekerja secara maksimal dan penuh kedisiplinan dalam melakukan tanggung jawabnya yaitu berdinis jaga.

Kerugiannya : Dapat menimbulkan kecemburuan sosial antar sesama ABK dengan yang mendapat reward, dan yang bekerja sungguh-sungguh tapi belum mendapat hasil yang maksimal.

2. Tidak adanya komunikasi antar perwira jaga engine dan deck pada saat muatan berpindah palka.

a. Mengadakan Safety meeting

Keuntungannya :

- 1) Proses bongkar muat menjadi aman karena dari ke dua belah pihak tau kapan berpindah palka dari masing-masing kapal.
- 2) Menambah pengetahuan bagi ABK kapal dan agar terbiasa dalam menggunakan alat keselamatan.

Kerugiannya :

1) jika bongkar muat dilakukan pada malam hari maka waktu istirahat ABK akan berkurang.

b. Meningkatkan Pengawasan Perwira Jaga Terhadap Berpindahnya Muatan ke Palka Lain.

Keuntungannya:

Proses bongkar muat menjadi terkontrol karena setiap jamnya perwira jaga mengecek semua palka.

Kerugiannya:

perwira jaga menjadi lelah karena setiap jamnya mengecek semua palka.

E. Pemecahan Masalah

Berdasarkan beberapa hasil evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah maka kemungkinan terbaik yang dapat dijadikan sebagai pemecahan masalah menurut penulis adalah sebagai berikut :

1. Untuk pemecahan masalah kurangnya pengontrolan ABK pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan.

Melakukan controlling (pengawasan). Menurut penulis Pemecahan Masalah yang paling tepat dari masalah kurangnya pengontrolan ABK pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan adalah dengan melakukan controlling atau pengawasan dari perwira jaga sendiri terhadap anak buahnya, karena dengan adanya pengawasan dari perwira jaga, maka para personil jaga akan lebih disiplin dalam berdinas jaga karena merasa diawasi oleh pimpinan mereka dan membuat personil jaga menjadi lebih respect akan tanggung jawabnya.

2. Untuk Pemecahan masalah Tidak adanya komunikasi pada saat muatan berpindah palka.

Meningkatkan Pengawasan Perwira Jaga Terhadap Muatan Yang berpindah Palka. Menurut penulis Pemecahan Masalah yang paling tepat dari masalah tidak adanya komunikasi di radio antar perwira jaga pada saat muatan berpindah palka adalah dengan meningkatkan pengawasan perwira jaga terhadap muatan yang berpindah ke palka lain dengan mengecek setiap jamnya supaya mengetahui kapan harus pindah dan muatannya sudah maksimal atau belum.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Setelah diadakan evaluasi terhadap kejadian yang ada di deskripsi data, ditemukan dua masalah pokok yang terjadi pada penerapan *ISPS Code* di KM. TONASA LINE XVIII yaitu masalah kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam mengimplementasikan *ISPS Code* secara optimal di atas kapal, karena kurang maksimalnya pengontrolan crew pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat kapal sandar di pelabuhan dan kurang baiknya koordinasi yang berdinamis antara perangkat jaga saat sedang bongkar muat.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang ada, bahwa untuk mengatasi masalah pengetahuan dan kedisiplinan awak kapal sehubungan dengan peranan *ISPS Code* di KM. TONASA LINE XVIII dengan pelatihan kepada perwira jaga agar melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan tugas jaga ABK dan hendaknya selalu melakukan koordinasi yang berdinamis jaga antara engine dan deck sebelum pelaksanaan bongkar muat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. Transportasi dan Pengembangan Wilayah. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Creswell, J. W. 2010, Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed, PT. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- International Maritime Organization, 2003, International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS 2002 Terjemahan, IMO, United Kingdom.
- International Maritime Organization, 2012, Guide to Maritime Security and The ISPS Code. IMO, United Kingdom.
- Komariah, Aan dan Satori, Djam'an, 2012, Metodologi Penelitian Kualitatif, Alfabeta, Bandung.
- KUHD Pasal 309 Tentang Kapal
- Lasse, D.A. 2016. Manajemen Kepelabuhan Edisi Kedua. Rajawali Pers, Jakarta.
- Moleong, L.J. 2011, Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- PT. Samudera Indonesia Ship Management, 2016, Ship Security Plan. Jakarta
- Sugiyono, 2007, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2008, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, ALFABETA, Bandung.
- Sugiyono, 2015, Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods), Alfabeta, Bandung.
- Sujarweni, Wiratna, 2014, Metodologi Penelitian: Lengkap, praktis, dan mudah dipahami, PT. Pustaka Baru, Yogyakarta.

RIWAYAT PENULIS



Hendri Setiawan, lahir di Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan pada tanggal 15 Januari 1997, Anak pertama dari tiga bersaudara dari pasangan bapak Muh Taha dan ibu Jumriah. Penulis menempuh pendidikan Sekolah Dasar di selesaikan pada tahun 2009 di SD Negeri 27 Paukiri (Provinsi Sulawesi Selatan), dan melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah pertama di MTs Darul Ihsan Anggana (Provinsi Kalimantan Timur) dan tamat pada tahun 2012. Kemudian pada tahun yang sama melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 1 Labakkang (Provinsi Sulawesi Selatan) dan selesai pada tahun 2015.

Pada tahun 2015 penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil Jurusan Nautika. Selamasemester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) dikapal KM. Tonasa Line XVIII yang salah satu armada laut dari perusahaan PT. Pelayaran Tonasa Lines yang berlokasi di Sulawesi Selatan selama 1 tahun. Dan pada tahun 2020 penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendiidkan semester VII dan VIII. Kemudian menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2021.