

Ship Operation

Engineering Proceeding

Vol. 1, September 2023

p-ISSN:

e-ISSN:

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

Dionisius Ama Maran¹, I'ie Suwondo², Dyah Ratnaningsih³

Program Studi Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Politeknik Pelayaran Surabaya

Email: amadionisius@gmail.com

ABSTRAK

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

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

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

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

ABSTRACT

DIONISIUS AMA MARAN, Factors Causing Theft Aboard Ships When Ships Are Anchored. Supervised by Mr. Iie Suwondo, S.Sc.T, M.Pd., M.Mar as Ist Supervisor and Mrs. Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd as 2nd Supervisor.

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

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

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

PENDAHULUAN

Seiring berjalannya waktu dengan kemajuan ilmu dan teknologi modern serta pesatnya perkembangan dunia kemaritiman baik di pelayaran nasional maupun internasional, terdapat banyak aspek yang harus diperhatikan dalam dunia maritim, Hal-hal tersebut mencakup kelaikan kapal untuk berlayar, keselamatan kapal itu sendiri serta dampak lingkungan yang dilalui kapal beserta keamanannya terhadap lingkungan sekitarnya. Dalam perkembangan faktor keamanan di lingkungan laut, banyak perhatian yang diberikan terhadap potensi ancaman terhadap kapal. Ancaman-ancaman tersebut mencakup perampasan dan pencurian, penyelundupan obat atau bahan terlarang keberadaan imigram gelap dan penumpang ilegal, pembajakan serta perampokan kapal, sabotase, dan tindakan teroris. Dalam penelitian ini penulis berfokus pada masalah pencurian yang terjadi di atas kapal saat berlabuh.

Beberapa isu mengenai pencurian yang terjadi di atas kapal saat berlabuh secara tidak langsung membuktikan bahwa pelaksanaan dinas jaga tidak berjalan dengan baik, oleh karena itu, untuk mengantisipasi keadaan seperti itu, perlunya pelaut yang memahami tugas jaga di atas kapal dan mampu

menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan ketentuan yang sudah diatur oleh *International Maritime Organization* (IMO). Saat kapal berlabuh jangkar di rede Ambon telah terjadi pencurian di atas kapal ketika penulis melaksanakan prala pada tahun 2022, yang menyebabkan hilangnya beberapa *Twist lock* dan *bridge fitting* yang berada di dalam kotak dekat *cross deck crane* 1 dan 2 dan tidak ada yang mengetahui kapan pencuri naik ke kapal. Mengingat pentingnya *Twist lock* dan *bridge fitting* dalam proses bongkar muat, penulis menyimpulkan bahwa penting untuk menjaga *Twist lock* dan *bridge fitting* yang ada di kapal. Hal ini bertujuan untuk memastikan kelancaran operasional di atas kapal saat kapal bersandar di pelabuhan atau dermaga untuk melaksanakan bongkar dan muat. Berdasarkan hal tersebut, penulis ingin meneliti lebih lanjut mengenai faktor penyebab terjadinya pencurian di atas kapal saat berlabuh jangkar dan upaya apa yang perlu diterapkan di atas kapal untuk meningkatkan sistem keamanan kapal serta mencari solusi agar keamanan dan lingkungan di atas kapal lebih terjaga.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Definisi Faktor dan Penyebab

Berdasarkan kutipan dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Faktor merupakan suatu hal yang ikut

- menyebabkan atau mempengaruhi terjadinya suatu peristiwa.
2. Pencurian Menurut Setiawan E (2012), dari kamus besar Bahasa Indonesia, Arti dari kata "curi" adalah mengambil milik orang lain tanpa izin atau dengan cara yang tidak sah, seringkali dilakukan secara sembunyi-sembunyi. Sementara itu, arti dari "pencurian" adalah proses, cara, atau perbuatan mencuri.
 3. Kapal
Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, "kapal" diartikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang dapat digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda. Ini juga mencakup kendaraan yang memiliki daya dukung dinamis, kendaraan yang berada di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
 4. Berlabuh jangkar
Pengertian berlabuh jangkar dijelaskan oleh Hadi (2018), berlabuh jangkar merupakan kegiatan mengikat kapal pada dasar perairan dengan tujuan agar kapal tidak terbawa arus atau angin, sehingga dapat melaksanakan berbagai kegiatan seperti menunggu kapal lain yang sedang melakukan bongkar muat kontainer dan penumpang di pelabuhan tersebut, menunggu izin untuk memasuki pelabuhan, menunggu bantuan kependuan, serta menghindari penumpukan kapal saat akan bersandar di pelabuhan, dan kapal yang sedang melakukan kegiatan perbaikan di laut karena mengalami masalah.
 5. Ship Security officer (SSO)
Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer/SSO*) adalah seorang perwira yang bertugas di atas kapal dan memiliki tanggung jawab langsung kepada nakhoda kapal. SSO ditunjuk

oleh perusahaan kapal dan bertanggung jawab atas segala aspek keamanan dan keselamatan kapal, termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal.

METODE PENELITIAN

Dalam menyusun karya ilmiah terapan ini, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan metode deskriptif.

Penulis melakukan penelitian di MV.Titanium dengan *gross tonnage* 5569 T, *length over all* 118,10 m, dan *breadth moulded* 18,20 m. MV.Titanium merupakan kapal milik perusahaan SALAM PACIFIK INDONESIA LINES (SPIL) yang berlokasi di Jl. Kalianak No.51F Surabaya. Dalam pelaksanaan penelitian ini dilakukan pada saat peneliti melaksanakan praktek laut diatas kapal selama kontrak dari tanggal 31 Juli 2021 sampai 8 Agustus 2022.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Wawancara

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

- 1) Nakhoda (*Captain/Master*)
- 2) Mualim I (*Chief Officer*)

- 3) Mualim III (*Third Officer*)
- 4) Bosun
- 5) Juru Mudi

2. Dokumentasi

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

3. Observasi

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

HASIL DAN PEMBAHASAN

Disini penulis akan menjabarkan karya ilmiah terapan tentang gambaran umum objek penelitian sesuai dengan judul karya ilmiah terapan ini yaitu “FAKTOR-FAKTOR YANG MENYEBABKAN TERJADINYA PENCURIAN DI ATAS KAPAL KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR”. Sehingga dengan adanya karya ilmiah terapan dan gambaran umum objek penelitian ini, pembaca dapat memahami dan mampu merasakan

tentang hal yang terjadi pada saat penulis melakukan penelitian di atas kapal MV.TITANIUM.

Kapal MV.TITANIUM adalah sebuah kapal yang dimiliki oleh Perusahaan PT. SALAM PACIFIK INDONESIA LINES (SPIL) yang jenis kapalnya adalah KONTAINER. Kapal MV.TITANIUM memiliki rute lebih dari 5 pelabuhan yang terdiri dari 20 *crew* termasuk nahkoda dan mempunyai data-data kapal sebagai berikut:



Gambar 4. 1 Kapal MV.TITANIUM

Sumber: Data Pribadi (2022)

Kapal MV. TITANIUM adalah sebuah kapal kargo yang mengangkut berbagai macam barang dalam bentuk *container*, termasuk kebutuhan pokok seperti beras, telur, sayuran, dan alat berat tambang serta barang lainnya. Kapal ini merupakan bagian dari armada PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES (SPIL) yang mengoperasikan rute dari Surabaya, Banjarmasin, Samarinda, Batulucuin Makassar, Manikwari, Nabire, Biak, Serui. Pada awal bulan Januari 2022,

MV.TITANIUM mendapatkan *route* yang lebih pendek, yaitu Ambon, Tual, Kaimana, Fak-fak, Ambon. MV.TITANIUM memiliki 20 *crew* termasuk nahkoda. Ketika kapal memasuki pelabuhan Ambon, MV.TITANIUM harus menunggu muatan dari Surabaya yang akan diangkut oleh kapal besar milik PT.SPIL, sehingga mengakibatkan lamanya waktu berlabuh. Kondisi ini menarik minat penulis untuk mengangkat judul mengenai faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar.

a. Pengumpulan Data Observasi

Berdasarkan hasil pengamatan penulis selama melaksanakan PRALA di atas kapal MV. Titanium, saat sedang berlabuh jangkar di *Rede* Ambon terjadi kasus pencurian. Berikut ini beberapa pengamatan peristiwa yang terjadi di atas kapal sebelum terjadinya pencurian.

b. Pengamatan kondisi perairan area berlabuh jangkar di *rede* Ambon Pada saat penulis melaksanakan praktek laut di MV. Titanium, penulis mengamati bahwa perairan area berlabuh jangkar di *rede* Ambon rawan akan pencurian. Perairan ini berada di provinsi Maluku dan merupakan bagian dari Kepulauan

Maluku di Indonesia. Adalah penting untuk dicatat bahwa situasi di daerah tersebut dapat berubah seiring waktu, sehingga penting untuk selalu memperbarui informasi tentang tingkat keamanan di perairan tersebut. Berikut adalah gambar area berlabuh jangkar di peta



Gambar 4. 2 Area berlabuh di peta

Sumber: Data Pribadi (2022)

Pada gambar 4.3 Perairan berlabuh yang rawan pencurian adalah area di laut atau sungai dimana kapal-kapal sering berlabuh untuk beristirahat, mengisi bahan bakar, atau melakukan kegiatan bongkar muat. Wilayah di perairan ini ini (*rede* Ambon) dianggap rawan karena tingkat kejahatan tinggi, khususnya pencurian di kapal.

c. Pengumpulan Data Dokumentasi

Dalam penelitian ini, peneliti juga mempunyai beberapa dokumentasi foto. Berikut ini adalah dokumentasi yang dapat menjadi pendukung dalam peneliti melaksanakan penelitian ini:



Gambar 4. 3 *twist lock* dan *bridge fitting* sebelum dicuri

Sumber: Data Pribadi (2022)

Pada gambar 4.5 menunjukkan *twist lock* yang berada di dalam kotaknya dan belum mengalami tindakan pencurian. *Twist lock* merupakan perangkat pengaman yang umumnya digunakan pada *container* atau peti kemas untuk memastikan keamanan dan stabilitas muatan selama pengangkutan.



Gambar 4. 4 *twist lock* dan *bridge fitting* setelah dicuri

Sumber: Data Pribadi (2022)

Pada gambar 4.6 *Twist lock* yang terlihat dalam gambar telah mengalami tindakan pencurian. *Twist lock* ini tidak lagi berada di dalam kotaknya dan telah diambil oleh pihak yang tidak memiliki wewenang. Karena *twist lock* adalah

komponen penting untuk menjaga keamanan dan stabilitas muatan selama perjalanan, pencurian ini berpotensi mengakibatkan risiko yang lebih tinggi terhadap muatan yang diangkut. Selain itu, pengangkutan dan distribusi barang juga bisa terhambat karena hilangnya sistem pengamanan yang diperlukan.



Gambar 4. 5 A/B mengantuk saat sedang melaksanakan tugas jaga

Sumber: Data Pribadi (2022)

Pada gambar 4.7 *Crew* yang ketiduran saat dinas jaga berlabuh adalah contoh kelalaian serius yang dapat menyebabkan risiko keamanan dan keselamatan di kapal. Ketika *crew* kapal ketiduran saat dinas jaga berlabuh, hal ini membawa konsekuensi serius terhadap keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya. Dalam kondisi berlabuh, *crew* diharapkan untuk tetap waspada dan fokus dalam memantau lingkungan sekitar kapal, berkoordinasi dengan *crew* lain, dan siap untuk merespon situasi darurat yang mungkin muncul ketiduran saat

dinas jaga berlabuh dapat menyebabkan beberapa akibat buruk.

Pertama, kurangnya pengawasan selama berlabuh dapat memberikan kesempatan bagi para perampok atau pencuri untuk mendekati kapal tanpa terdeteksi. Hal ini meningkatkan risiko pencurian atau perampokan muatan atau barang berharga di atas kapal. Kedua, jika *crew* yang bertugas tidur terlalu lama, mereka mungkin tidak siap untuk menghadapi situasi darurat atau keadaan cuaca yang berubah dengan cepat. Ini dapat menyebabkan penundaan dalam merespons keadaan darurat atau potensi risiko keselamatan yang lebih besar bagi kapal dan penumpang.



Gambar 4. 6 All crew melaksanakan safety meeting untuk meminimalisir kasus pencurian

Sumber: Data Pribadi (2022)

Safety meeting adalah pertemuan atau sesi khusus yang diadakan di kapal untuk membahas isu-isu keamanan dan keselamatan. Pertemuan ini diadakan secara berkala dan melibatkan seluruh *crew* kapal pada gambar 4.8 tujuan utama

dari *safety meeting* adalah untuk meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan *crew* terhadap potensi risiko keamanan, termasuk pencurian saat berlabuh, serta untuk memastikan bahwa langkah-langkah pencegahan yang tepat telah diambil. *Safety meeting* yang dilaksanakan di kapal MV.TITANIUM saat kapal berlabuh di *rede* Ambon yang langsung dipimpin oleh nahkoda, kami membahas dan memberikan pelatihan tambahan kepada *crew* mengenai pentingnya menjaga kewaspadaan saat berlabuh dan berbagi tips keamanan yang berguna. Kami menekankan pentingnya selalu mengawasi kapal dan lingkungan sekitarnya, dan membahas mengenai pemasangan sistem keamanan kapal seperti kamera dan alarm, dan mengikuti prosedur keamanan yang telah ditetapkan. Melalui *safety meeting* dan upaya yang berkelanjutan dalam meningkatkan keamanan kapal, kami berkomitmen untuk melindungi kapal, *crew*, dan muatan kami dari ancaman kejahatan di perairan. Keamanan adalah tanggung jawab bersama, dan dengan kerjasama dan kewaspadaan, kami berharap dapat mencegah terjadinya kasus pencurian dan memberikan pelayanan yang aman bagi seluruh pihak yang berada di atas kapal kami. membahas faktor-faktor penyebab terjadinya pencurian ketika kapal sedang berlabuh jangkar dan upaya yang

dilakukan untuk mengatasi terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar sesuai dengan rumusan masalah yang dicantumkan adalah sebagai berikut :

1. Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar? Pembahasan jawaban rumusan masalah terhadap faktor – faktor yang menyebabkan terjadinya pencurian di atas kapal ketika berlabuh jangkar yaitu:

a. Kurangnya pengawasan dan penjagaan

Jika kapal tidak memiliki pengawasan dan penjagaan yang memadai selama berlabuh jangkar, pelaku pencurian dapat dengan mudah masuk ke kapal dan melakukan aksinya tanpa terdeteksi. Kurangnya personel yang ditugaskan untuk menjaga keamanan kapal atau kurangnya peralatan pengawas seperti CCTV dapat menjadi faktor yang memungkinkan pencurian terjadi.

b. Akses yang mudah

Ketika kapal berlabuh di pelabuhan yang tidak memiliki sistem keamanan yang baik, pelaku pencurian dapat dengan

mudah masuk ke kapal melalui pintu dek atau akses lainnya yang tidak terkunci dengan baik. Jika ada pintu atau akses menuju atas kapal yang tidak dijaga atau terbuka, ini dapat menjadi peluang bagi pencuri.

c. Pencahayaan yang kurang

Pencahayaan yang kurang di area-dek dan sekitarnya dapat menyediakan lingkungan yang cocok bagi para pencuri untuk bersembunyi atau melakukan tindakan tanpa terlihat. Kurangnya pencahayaan di malam hari membuat pencurian menjadi lebih mudah dilakukan tanpa terdeteksi.

d. Tidak adanya sistem keamanan

Jika kapal tidak dilengkapi dengan sistem keamanan yang memadai seperti alarm keamanan atau sistem kunci yang berkualitas, maka pencurian dapat menjadi lebih mudah untuk dilakukan oleh para pelaku.

e. Kesempatan yang tersedia

Jika ada barang berharga atau peralatan yang terlihat di atas kapal saat berlabuh jangkar tanpa pengawasan, hal ini dapat menciptakan kesempatan bagi para pencuri untuk

mengambilnya dengan cepat dan tanpa rasa takut tertangkap.

- f. Lingkungan pelabuhan yang tidak aman

Beberapa pelabuhan mungkin memiliki tingkat keamanan yang rendah atau memiliki masalah keamanan yang lebih serius, seperti keberadaan pencuri berpengalaman atau kelompok kriminal. Hal ini dapat menyebabkan risiko pencurian yang lebih tinggi ketika kapal berlabuh di pelabuhan tersebut.

- g. Kurangnya koordinasi dengan otoritas local

Jika kapal tidak berkoordinasi dengan otoritas pelabuhan atau otoritas maritim setempat, informasi tentang situasi keamanan di pelabuhan mungkin tidak cukup tersampaikan kepada *crew* kapal. Kurangnya koordinasi dapat mengurangi kewaspadaan dan respon terhadap potensi ancaman pencurian.

2. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal berlabuh jangkar?

Mencegah pencurian di atas kapal saat berlabuh jangkar adalah hal penting untuk menjaga keamanan dan

keselamatan kapal, *crew*, dan penumpang. Berikut ini adalah beberapa upaya yang dapat diambil untuk mencegah pencurian di atas kapal dengan lebih rinci:

- a) Penjagaan dan pengawasan yang memadai

Pastikan ada penjagaan dan pengawasan yang memadai selama kapal berlabuh jangkar. Tentukan jadwal pengawasan yang mencakup semua area-dek dan pintu akses menuju atas kapal. Pastikan *crew* kapal yang bertugas melakukan pengawasan benar-benar memahami tanggung jawab mereka dalam menjaga keamanan kapal

- b) Pengamanan pintu dan akses

Pastikan semua pintu dek, pintu ruang kabin, dan pintu akses lainnya ke atas kapal terkunci dengan baik selama berlabuh. Gunakan kunci yang berkualitas dan sistem pengamanan lainnya untuk mencegah akses yang tidak sah. Selain itu, pastikan untuk mengamankan tali dan peralatan lain yang terpasang di kapal agar tidak mudah diambil oleh pihak yang tidak berwenang.

- c) Pencahayaan yang cukup

Pastikan area-dek dan sekitarnya memiliki pencahayaan yang

- cukup baik, terutama di malam hari. Pencahayaan yang cukup akan membuat pencurian menjadi lebih sulit untuk dilakukan tanpa terdeteksi. Periksa dan perbaiki lampu-lampu yang rusak agar seluruh area kapal terang benderang.
- d) CCTV dan pengawasan elektronik
Pasang kamera pengawas (CCTV) di lokasi strategis di atas kapal untuk memantau aktivitas dan merekam potensi pencurian. CCTV dapat menjadi alat yang efektif untuk mengidentifikasi dan memantau aktivitas mencurigakan di kapal.
- e) Alarm keamanan
Pasang sistem alarm keamanan yang dapat mendeteksi gerakan atau akses yang mencurigakan di atas kapal. Alarm ini akan memberikan peringatan dini jika ada upaya pencurian atau akses tidak sah.
- f) Pelatihan *Crew*
Berikan pelatihan kepada seluruh *crew* kapal tentang bagaimana mengidentifikasi perilaku mencurigakan dan tindakan apa yang harus diambil dalam situasi tersebut. Latih *crew* kapal dalam melakukan patrol dan pengawasan dengan efektif
- g) Sistem Komunikasi
Pastikan ada sistem komunikasi yang efektif di antara *crew* kapal. Sistem ini memungkinkan seluruh *crew* untuk saling berkoordinasi dalam melaporkan aktivitas mencurigakan atau situasi darurat sehingga tindakan cepat dapat diambil.
- h) Patroli rutin
Lakukan patroli rutin di atas kapal selama berlabuh jangkar. Patroli ini akan memastikan tidak ada aktivitas mencurigakan atau orang yang tidak dikenal berada di atas kapal. Pastikan patroli dilakukan secara menyeluruh dan sesuai dengan jadwal yang ditentukan.
- i) Kerjasama dengan otoritas local
Jika berlabuh di pelabuhan tertentu, koordinasikan dengan otoritas lokal atau pihak berwenang untuk mendapatkan informasi tentang tingkat keamanan di area tersebut. Bersikap kooperatif dengan otoritas lokal dan ikuti petunjuk yang diberikan untuk menjaga keamanan kapal. Dengan menggabungkan langkah-langkah pencegahan di atas,

kapal dapat lebih terlindungi dari ancaman pencurian saat berlabuh jangkar. Seluruh upaya ini harus dijalankan dengan penuh kesadaran dan komitmen dari seluruh *crew* kapal untuk menjaga keamanan dan kenyamanan selama berlayar dan berlabuh.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis data dan hasil pembahasan dalam penelitian tentang faktor-faktor penyebab terjadinya pencurian di atas kapal ketika kapal sedang berlabuh jangkar, maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Sesuai dengan rumusan masalah yang dicantumkan mengenai 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, 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.

2. Upaya yang perlu dilakukan untuk mencegah atau meminimalisir terjadinya kasus pencurian di atas kapal ketika kapal sedang berlabuh jangkar adalah dimulai dari penjagaan dan pengawasan yang memadai, pengamanan pintu dan akses, pemasangan CCTV di beberapa titik di atas kapal, pemasangan alarm keamanan, penerangan di atas kapal yang cukup, melaksanakan *safety patrol* sekeliling kapal, kerjasama dengan otoritas lokal, pelatihan *crew* guna meningkatkan pengetahuan *crew* di atas kapal.

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian selama PRALA (Praktek Berlayar) di atas kapal MV Titanium dapat diajukan saran dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Saran untuk perusahaan

Untuk meningkatkan keamanan di atas kapal saat berlabuh jangkar, perusahaan kapal sebaiknya melakukan analisis risiko secara mendalam terhadap rute pelayaran dan area berlabuh yang sering digunakan. Berdasarkan hasil analisis ini, perusahaan dapat mengembangkan rencana keamanan yang

komprehensif, termasuk langkah-langkah pencegahan dan respons terhadap ancaman pencurian. Pemasangan teknologi keamanan juga penting, seperti pemasangan kamera pengawas (CCTV), sensor gerak, dan sistem alarm yang terhubung dengan pusat kontrol. Selain itu, perusahaan harus menyediakan pelatihan kepada seluruh crew dan personel keamanan, dan kerjasama dengan pihak keamanan setempat.

2. Saran untuk crew kapal

Tingkatkan pengawasan dan penjagaan, perketat pengamanan pintu dan akses naik di atas kapal dan area-area sensitif, tingkatkan penerangan di kapal pada saat malam hari, tingkatkan kesadaran akan risiko pencurian, evaluasi sistem keamanan secara berkala, selain itu penting untuk melaporkan tindakan mencurigakan atau insiden pencurian dengan cepat kepada personel keamanan atau atasan.

3. Saran untuk penelitian selanjutnya

Bagi penelitian selanjutnya, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai jembatan untuk melakukan penelitian lanjutan khususnya pencegahan pencurian di atas kapal saat berlabuh dan memperluas variabel penelitian yang digunakan sehingga menghasilkan penelitian yang lebih akurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Zainal. (2007). *Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Agnesya, Mayola. (2018). *Optimalisasi Penerapan Security Patrol Guna Menghindar Terjadinya Pencurian Material di Atas Kapal MT.Pungut/P.1022*. Jurnal Politeknik Pelayaran Semarang.
- Antor, Dwi. Purwantini, Sri.Ikhsannudin,M. (2018). *Analisis Peningkatan Dinas Jaga Di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan Pada Kapal MT.Sei Pakning*.Jurnal Politeknik Negeri Semarang.
- Affandiansyah, Alfian. (2021). *Penerapan ISPS Code Pada MV. Spring Mas Dalam Upaya Mencegah Pencuri Naik Ke Atas Kapal Di Pelabuhan Belawan*. Jurnal Politeknik Pelayaran Semarang.
- Aziz, Kurniawan. (2019). *Peran Syahbandar Tanjung Balai Karimun Dalam Pengawasan Interntional Safety*

Management Code Dan International Ship And Port Facility Security Code.

Jurnal Universitas Maritim AMNI Semarang.

Bhanda, Soa.Vinsensius.dkk. (2019). *Study Perencanaan Penerapan ISPS (Internasional Ship and Port Facility Security) Code Pada Pelabuhan Ippi Ende.* Jurnal Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya.

Creswell, Jhon W. (2016). *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

E, Setiawan.(2012). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).* Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa.

E, D. Agung (2017). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).* Jakarta: Penerbit Gramedia widiasarana Indonesia.

<https://www.menpan.go.id/site/berita-terkini/cara-korpolairud-baharkam-polri-cegah-pencurian-di-atas-kapal>
[Diakses 10 Januari 2023].

<https://kbbi.lektur.id/penyebab>
[Diakses 10 Januari 2023].

<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4659/indonesia-implementasikan-isps-code-secara-konsisten-terhadap-kapal-dan-fasilitas-pelabuhan>. [Diakses 10 Januari 2023].

<https://niarnkpi.blogspot.com/2017/01/prosedur-kerja-dari-kelompok-kerja-dek.html>. [Diakses 10 Januari 2023].

<https://www.karyapelaut.com/2022/12/tugas-officer-saat-kapal-berlabuh-jangkar.html>. [Diakses 10 Januari 2023].

Jonathan, Sarwono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif.* Yogyakarta Geraha Ilmu

Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974

Miles, Matthew B. dan A. Michael Huberman. (1992). *Analisis Data Kualitatif.* Jakarta: UI Press.

Mukti, Anggoro.Cosy (2020). *Optimalisasi ISPS Code di MV. Oriental*

Silver Dalam Upaya Pencegahan Pembajakan di Perairan Wangi-Wangi.

Jurnal Politeknik Pelayaran Semarang.

Moleong, Lexy J. (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.

Nur, Khaerat. Nur.dkk (2021). *Sistem Transportasi*. Makasar: Yayasan Kita Menulis

Purwantomo, Agus Hadi.(2018). *Mengolah Gerak Kapal (Ship's Handling)*. Semarang, Indonesia: PIP Semarang.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2022

Saputra, Asmin (2019). *Optimalisasi Pengamanan Pelashingan Container Di Kapal MV.Meratus Sikka*. Jurnal Politeknik Negeri Semarang.

Setiawan, Andhi (2017). *Implementasi Internasional Ship & Port Security (ISPS Code) Dan Standard Operating Procedure (SOP) Kemanan Pada Kapal MV. African Forest Di*

Pelabuhan Douala, Afrika Barat. Jurnal Politeknik Negeri Semarang.

Sjefudin. (2018). *Olah Gerak dan Pengendalian Kapal*. Jakarta, Indonesia: Buku Maritim Djangkar.

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R&D*. Bandung: IKAPI

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, penerbit Alfabeta, Bandung

Sulistijo (2002) *STCW 1995*.Makasar: Politeknik Ilmu Pelayaran

Suyono, Capt.R.P.(2005). *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Edisi Ketiga. Jakarta: Penerbit PPM.

Suwanto, Drs.BA,MM ;editor, Purwo Agung Wicaksono, S.E,MM, Infantri Diah Widowati, S.Psi. (2011). *Manajemen pemasaran jasa perusahaan pelayaran :era globalisasi*. Edisi Cetakan pertama ; edisi kedua, Penerbitan Semarang : BP. Universitas Diponegoro

Undang-Undang Republik
Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang
Pelayaran.

Winardi, SE. (2003). *Manajemen
Prilaku Organisasi*. Jakarta: Kencana.