

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH**

**PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM  
PENERAPAN ISPS CODE DI MV. MERATUS ULTIMA 1**

Oleh :

**BAMBANG PRAKOSO ANDI WIBOWO**

**NIS 03098/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I**

**JAKARTA**

**2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM  
PENERAPAN ISPS CODE DI MV. MERATUS ULTIMA 1**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut - I**

Oleh :

**BAMBANG PRAKOSO ANDI WIBOWO**

**NIS 03098/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I**

**JAKARTA**

**2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : BAMBANG PRAKOSO ANDI WIBOWO  
NIS : 03098/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM  
PENERAPAN ISPS CODE DI MV. MERATUS ULTIMA 1

Jakarta, Februari 2024

Dosen Pembimbing I,

Dosen Pembimbing II,

**Capt. Bimo Y. Setiawan, MM**

**Ir. Mauritz H. M. Sibarani, DESS., ME**

Pembina Utama Madya, IV/d

NIP. 19681129 199403 1 002

Ketua Jurusan Nautika

**Dr. Capt. Meilinasari N. H., S.SI.T., M.M. Tr**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : BAMBANG PRAKOSO ANDI WIBOWO  
NIS : 03098/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM  
PENERAPAN ISPS CODE DI MV. MERATUS ULTIMA 1

Penguji I

Penguji II

Penguji III

**Dr. Capt. Erwin M, M.M. Tr.**

Pembina (VI/b)

NIP. 19730708 200502 1 001

**Capt. Erika D.S, S.SI.T., M.Mar**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 197911032009 122003

**Dedek Tri Mardianta, Mpd**

Penata IX

NIP. 19960316 202321 1 011

Mengetahui:

Ketua Jurusan Nautika

**Dr. Capt. Meilinasari N. H., S.SI.T., M.M. Tr**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas semua anugerah-Nya, yang memungkinkan penulis untuk menyelesaikan makalah mengenai "Peningkatan Kinerja Perwira Jaga Dalam Penerapan ISPS Code di MV. Meratus Ultima 1" dengan sebaik mungkin.

Makalah ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran warga negara Indonesia dalam memahami sejarah tanah air dan untuk memperkuat rasa cinta dan bangga akan identitas nasional, sehingga mereka dapat meneruskan perjuangan dan cita-cita yang diletakkan oleh para pahlawan pendiri bangsa.

Penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada semua individu dan pihak yang telah memberikan bantuan, fasilitas, masukan, dan dukungan dalam penulisan makalah ini, sehingga penulis berhasil menyelesaikannya sesuai dengan waktunya. Semoga Allah SWT membalas kebaikan mereka dengan berlipat ganda.

Kendati penulis telah berusaha semaksimal mungkin dalam menyusun makalah ini, penulis sadar bahwa kemungkinan masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang konstruktif dari semua pembaca.

Akhir kata, saya berharap makalah ini dapat menjadi sumber pengetahuan yang bermanfaat bagi masyarakat.

Jakarta, Februari 2024

Penulis

Bambang Prakoso A. W.

# DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	ii
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....	iii
TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH .....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN .....	ix
BAB I .....	1
PENDAHULUAN .....	1
A.    LATAR BELAKANG.....	1
B.    IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH.....	4
1.    Identifikasi Masalah .....	4
2.    Batasan Masalah .....	4
3.    Rumusan Masalah.....	4
C.    TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN.....	4
1.    Tujuan Penelitian .....	4
2.    Manfaat Penelitian.....	5
D.    METODE PENELITIAN .....	5
1.    Metode Pendekatan.....	5
2.    Teknik Pengumpulan Data .....	6
3.    Teknik Analisis Data .....	6
E.    WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	7
1.    Waktu Penelitian.....	7
2.    Tempat Penelitian .....	7
F.    SISTEMATIKA PENULISAN.....	7
BAB II .....	9
LANDASAN TEORI.....	9
A.    TINJAUAN PUSTAKA .....	9
1.    Terapan .....	9
2.    Tingkat.....	9
3.    Kinerja .....	10

4. Perwira Jaga .....	10
5. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) .....	11
B. KERANGKA PEMIKIRAN .....	14
BAB III .....	15
ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	15
A. DESKRIPSI DATA .....	15
B. ANALISIS DATA .....	16
C. PEMECAHAN MASALAH .....	23
BAB IV.....	38
KESIMPULAN DAN SARAN.....	38
A. KESIMPULAN .....	38
B. SARAN .....	38

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir .....	14
---------------------------------	----

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship's Particular.....	41
Lampiran 2 Crew List.....	42
Lampiran 3 MV. Meratus Ultima 1.....	43
Lampiran 4 Ship Security Plan .....	44
Lampiran 5 Daftar Jaga .....	45

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kapal merupakan sarana transportasi laut yang ekonomis, efisien dan efektif digunakan untuk memindahkan atau membawa orang dan barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain baik di dalam dan di luar suatu negara, melewati perairan yang ramai dan sepi lalu lintas kapal atau perairan luas dan sempit. Dalam pelayaran tersebut tidak sedikit yang mengalami permasalahan keamanan. Permasalahan ini dijadikan salah satu sebab sehingga perlu adanya konvensi internasional yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Mengacu pada peristiwa New York 11 September 2001 yaitu pengeboman gedung kembar *World Trade Centre* (WTC) oleh Teroris, sehingga pada November 2001 *International Maritime Organization* (IMO) menganggap perlunya dibuat aturan baru tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Pada chapter XI-1 yang berisi tentang upaya khusus untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan XI-2 yang berisi tentang upaya khusus untuk meningkatkan keamanan pelayaran yang aturannya dikeluarkan pada *Safety Of Live At Sea* (SOLAS) 1974 yang di amandemen pada Desember 2002 dengan dikeluarkannya resolusi konferensi 2, yang merupakan cikal bakal lahirnya *International Ship and Port Facility Security* (ISPS Code).

Sehubungan dengan penerapan resolusi tersebut maka negara- negara yang mengadopsi aturan tentang keamanan, wajib melengkapi persyaratan khususnya fasilitas yang telah ditentukan oleh ISPS Code, termasuk di kapal penulis. Sebagaimana kita ketahui masih terdapat banyak kapal dan pelabuhan yang belum mengikuti secara optimal persyaratan yang ditetapkan dalam ISPS Code dengan berbagai alasan serta terdapat pelabuhan-pelabuhan yang rawan akan penumpang gelap dan perompak.

ISPS Code yang terkait baik langsung maupun tidak langsung mengenai penanganan penumpang gelap dan perompak di kapal adalah : persiapan dalam pemanfaatan fasilitas pelabuhan, memastikan bahwa hanya orang yang diberi hak yang mempunyai akses untuk naik ke atas kapal dan memasuki daerah terbatas pelabuhan (*Restricted Area*), serta kegiatan bongkar muat yang mencakup muatan dan perbekalan kapal.

Penerapan ISPS Code harus didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas, prasarana, dan fasilitas yang modern, serta koordinasi dengan instansi terkait. Salah satu peraturan dari ISPS Code adalah dapat dilihat di pelabuhan, bahwa jika seseorang yang ingin keluar masuk pelabuhan haruslah menggunakan izin sebagaimana mestinya, agar dapat mencegah masuknya orang atau barang yang dapat mengancam keamanan suatu pelabuhan dan kapal terhadap kegiatan terorisme.

Dalam dunia kemaritiman, keamanan maritim juga telah meluas tidak hanya konsep pertahanan laut terhadap ancaman militer dari negara lain tetapi juga termasuk pertahanan terhadap ancaman non militer antara lain perlindungan terhadap kelestarian alam, jalur perdagangan, pemberantasan aksi ilegal di laut dan lain-lain. Peristiwa demi peristiwa terjadi di beberapa perairan yang ada di dunia beberapa diantaranya sangat mengganggu keamanan kapal-kapal. Intensitas gangguan keamanan di atas kapal merupakan salah satu kendala yang dikhawatirkan terjadi dalam masa pelayaran.

Keamanan laut atau maritim bukan hanya menyangkut diplomasi dan penegakan hukum di laut semata, keamanan laut dalam arti yang luas adalah laut menjadi wilayah yang aman digunakan oleh pengguna dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktivitas penggunaan dan pemanfaatan laut. Gangguan keamanan yang sering terjadi pada jalur-jalur pelayaran adalah kejahatan perompakan di laut. Beberapa kasus perompakan di laut ini juga semakin merebak dan terjadi di wilayah teritorial suatu negara, dimana mereka memanfaatkan lemahnya pengamanan laut negara tersebut dan kelengahan dari pihak kapal yang menjadi korban perompakan.

Ancaman gangguan keamanan di laut dapat berupa pencurian, perampokan dan pembajakan yang menggunakan sarana perahu atau kapal kecil yang ada di sekitar kapal atau menuju kapal, baik pada alur-alur yang sudah dipublikasikan akan perlunya tambahan petugas jaga serta perhatian keamanan bila melewati daerah

tersebut. Namun hal ini tidak dipatuhi dan diikuti, bahkan sebagian awak kapal menganggap sesuatu hal yang normal dan sering terjadi dalam pelayaran. Untuk mencegah adanya kejadian yang mengancam keselamatan kapal, maka rancangan keamanan kapal juga harus dilaksanakan dengan baik. Rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) merupakan rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah / tindakan di atas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia di atas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa / kejadian keamanan.

Sebagaimana kejadian pada tanggal 27 Februari 2023 saat kapal sedang berlabuh jangkar di pelabuhan pukul 01.10 LT Juru Mudi Jaga menerima laporan dari Juru Minyak jaga bahwa Juru Minyak melihat ada 2 (dua) atau 3 (tiga) orang asing berada di dalam kamar mesin. Kemudian pada pukul 01.20 Juru Mudi Jaga melaporkan kepada Mualim II yang berada di anjungan. Setelah itu pada pukul 01.23 Mualim II segera membunyikan *emergency alarm* dan melaporkan segera kepada Nakhoda. Pada saat yang sama Mualim II melaporkan kepada otoritas pelabuhan setempat bahwa terjadi perompakan di atas MV. Meratus Ultima 1.

Kejadian tersebut membuktikan bahwa faktor keamanan di atas kapal masih belum maksimal. Hal ini dikarenakan kurangnya pemahaman ABK tentang penerapan *ISPS Code* mengenai keamanan di kapal dan kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh ABK. Selain itu ABK lalai dan kurang konsisten dalam menerapkan aturan *ISPS Code* di atas kapal. Adanya permasalahan tersebut menyebabkan tingkat keamanan di atas kapal masih rendah, sehingga harus dicarikan solusi yang tepat untuk mengatasinya.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul: **“PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM PENERAPAN ISPS CODE DI MV. MERATUS ULTIMA 1”**.

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan pembahasan pada latar belakang tersebut di atas, maka penulis mengidentifikasi masalah tersebut yaitu sebagai berikut :

- a. Kurangnya pemahaman perwira tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code*
- b. Kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh perwira
- c. Kurang maksimalnya perwira dalam melaksanakan *ISPS Code*.
- d. Kelalaian perwira dalam penerapan *ISPS Code* di atas kapal
- e. Perwira belum konsisten dalam menerapkan aturan *ISPS Code*

### **2. Batasan Masalah**

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi yang berhubungan dengan penerapan *ISPS Code* di atas MV. Meratus Ultima 1, selama penulis bekerja sebagai Nakhoda, maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya pada permasalahan :

- a. Kurangnya pemahaman perwira tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code*
- b. Kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh ABK.

### **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas maka penulis merumuskan masalah untuk memperoleh analisis data, yaitu sebagai berikut :

- a. Mengapa pemahaman perwira tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code* masih kurang ?
- b. Mengapa pelaksanaan dinas jaga oleh perwira kurang maksimal ?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Penelitian dari makalah ini sebagai berikut :

- a. Menganalisis penyebab kurangnya pemahaman perwira tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code* dan mencari pemecahan masalahnya.
- b. Menganalisis penyebab kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh perwira dan mencari pemecahan masalahnya.

## **2. Manfaat Penelitian**

### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Sebagai tambahan referensi bagi perpustakaan STIP mengenai pentingnya penerapan *ISPS Code* di atas kapal untuk meningkatkan keamanan.
- 2) Berbagi pengetahuan dengan pasisi STIP mengenai pentingnya pelaksanaan dinas jaga dan kedisiplinan perwira dalam melaksanakan *ISPS Code*.

### **b. Aspek Praktis**

- 1) Sebagai sumbang saran bagi perusahaan agar mengawasi pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal untuk mencegah adanya perompak yang naik ke atas kapal.
- 2) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi mengenai hal-hal yang harus diperhatikan dalam meningkatkan keamanan di atas kapal dan kesulitan yang timbul serta cara untuk mengatasinya.

## **D. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu :

### **1. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan adalah deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

### **a. Teknik Observasi**

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan peran perwira terhadap keamanan kapal sesuai ISPS Code.

### **b. Studi Dokumentasi**

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen seperti *ship particular*, dan lainnya yang berhubungan dengan ISPS Code.

### **c. Studi Kepustakaan**

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

## **3. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di atas MV. Meratus Ultima 1 sejak 04 Januari 2008 sampai dengan 18 Desember 2008.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di atas MV. Meratus Ultima 1, salah satu armada milik perusahaan PT Freeport Indonesia yang beroperasi di alur pelayaran dalam negeri.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun, adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi, batasan, dan rumusan masalah yang menyebutkan poin-poin permasalahan di atas kapal, menetapkan batas dan ruang lingkup permasalahan dengan jelas di dalam makalah, serta rumusan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan di capai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini. Metode penelitian dengan pendekatan, pengumpulan data, dan analisa data yang menggunakan teknik deskriptif kualitatif dengan cara mengumpulkan data yaitu observasi, dokumentasi dan kepustakaan. Waktu dan tempat penelitian sebagai objek penelitian makalah ini serta sistematika penulisan makalah yang sistematis.

## BAB II LANDASAN TEORI

Tinjauan Pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka Pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan di kaji.

## BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang di bahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

## BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Saran merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Pembahasan pada Bab II ini penulis mencari beberapa landasan teori untuk membantu mencari pemecahan dalam mengoptimalkan pelaksanaan ISPS *Code* di MV. Meratus Ultima 1 guna meningkatkan keamanan dan perlindungan kapal, yaitu sebagai berikut :

##### **1. Terapan**

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 dalam buku Badudu dan Zain, (2010:1487). 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 penelitian ini merupakan pelaksanaan suatu strategi yang secara tepat dilakukan untuk mendapatkan hasil yang objektif dan sesuai dengan prosedur yang ada.

##### **2. Tingkat**

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2018:934) menyatakan bahwa meningkatkan berasal dari kata tingkat. Tingkat dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas. Sedangkan peningkatan berarti kemajuan. Secara umum, peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas

maupun kuantitas. Peningkatan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

Poerwadarminto (2018:234) menyatakan bahwa meningkatkan berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya. Kata meningkatkan biasanya digunakan untuk arti yang positif. Suatu usaha untuk tercapainya suatu peningkatan biasanya diperlukan perencanaan yang baik. Perencanaan ini harus saling berhubungan dan tidak menyimpang dari tujuan yang telah ditentukan.

### **3. Kinerja**

Tohardi (2002:87) berpendapat bahwa kinerja merupakan hasil kerja seorang pekerja di dalam sebuah proses manajemen atau suatu perusahaan secara keseluruhan dimana hasil kerja tersebut dapat ditunjukkan buktinya secara kongkrit dan dapat diukur (dibandingkan secara standar yang telah ditentukan). Sedangkan menurut Sedarmayanti (2009:75) kinerja (*performance*) merupakan unjuk kerja yang dilakukan oleh ABK di atas kapal yang biasanya dipakai sebagai dasar penilaian terhadap ABK untuk dinilai oleh perusahaan. Kinerja yang baik merupakan suatu syarat untuk tercapainya tujuan atau target kerja sehingga perlu diupayakan agar kinerja ABK dapat ditingkatkan.

Pendapat lain dari Manullang (2001:112), bahwa kinerja merupakan hasil kerja yang dihasilkan oleh karyawan sesuai dengan perannya di organisasi. Kinerja karyawan merupakan salah satu hal yang sangat penting dalam suatu perusahaan untuk mencapai tujuan sehingga berbagai usaha harus dilakukan perusahaan untuk meningkatkannya.

### **4. Perwira Jaga**

Setiap Perwira Jaga mempunyai tugas dan tanggung jawab yang besar, yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira Jaga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaganya, maka diperlukan pembagian tugas. Dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan

atau dermaga atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. (Branch, 2015: 114)

Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*) adalah Petugas Keamanan Perusahaan yang harus ditunjuk secara resmi oleh perusahaan untuk bertanggung jawab atas semua masalah keamanan yang berhubungan dengan kapal-kapal yang ditentukan oleh Perusahaan. Setiap aspek dari permasalahan tersebut bisa dilimpahkan kepada wakil atau petugas keamanan perusahaan pengganti (*Alternate CSO*). Tugas dan tanggung jawab CSO meliputi pemeliharaan kondisi keamanan di atas kapal, tetapi tidak terbatas sebagaimana yang dimaksud dalam ISPS Code Part A 11.2.

Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*) adalah personil di atas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh Perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

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

### **a. Awal Dibentuknya ISPS Code**

Meningkatnya kejahatan di laut dan kegiatan terorisme, membuat negara-negara anggota IMO mengadakan pertemuan pada tanggal 9 s/d 13 Desember 2002 di London untuk melakukan perubahan pada konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut atau *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974.

Perubahan/amandemen SOLAS 74 ini dilakukan pada Bab V. Keselamatan Pelayaran (*Safety Of Navigation*) dan penambahan pada Bab XI menjadi Bab XI-1 mengenai langkah-langkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) dan Bab XII-2 langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) yang dikenal dengan nama

*International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* atau kode internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

*International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* terbagi atas 2 bagian :

Bagian (*Part*) A, merupakan Mandatory/kewajiban = seksi 1 s/d 19.

Bagian (*Part*) B, merupakan Guidance/Pedoman/Penjelasan = seksi 1 s/d 19.

Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Shipp and Port Facility Security Code - ISPS Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September 2001 di Amerika Serikat.

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

Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*) dilakukan untuk mengidentifikasi kelemahan/kekurangan yang mungkin terjadi pada bagian pengamanan (*Security*) kapal dan kemungkinan untuk mengurangi kelemahan/kekurangan dimaksud. Elemen-elemen yang menjadi substansi dari hasil penilaian keamanan kapal sebagaimana dimaksud dalam ISPS Code Part A.8 dan Part B.8.3 Penilaian keamanan kapal (*Ship Security Assesment*) dapat dilaksanakan oleh :

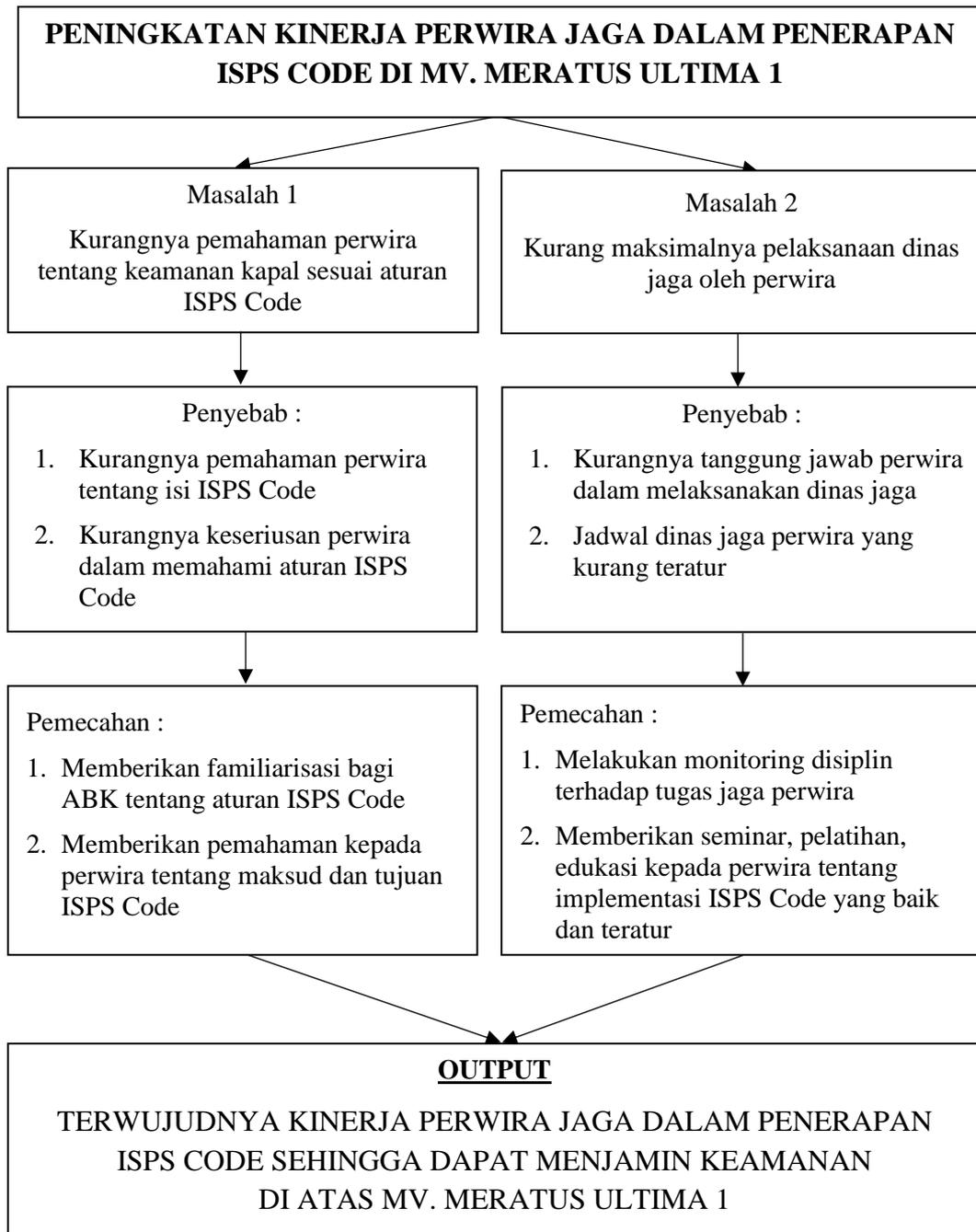
- 1) *Company Security Officer (CSO)* dan atau petugas yang ditunjuk oleh *Company*.
- 2) *Ship Security Officer (SSO)* atau merupakan personil di atas kapal yang ditunjuk oleh perusahaan pemilik atau operator kapal serta bertanggung jawab kepada Nakhoda atau Master.

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

Rancangan keamanan kapal merupakan rencana keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan langkah-langkah keamanan di atas kapal yang dirancang dapat diterapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal dari risiko suatu gangguan keamanan. Elemen-elemen yang menjadi substansi dari rancangan keamanan kapal sebagaimana dimaksud dalam *ISPS Code* Part A.9 dan Part B.9. Rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) dapat dilaksanakan oleh:

- 1) *Company Security Officer* (CSO) dan atau petugas yang ditunjuk oleh *Company*.
- 2) *Recognized Security Organization* (RSO) yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- 3) *Ship Security Officer* (SSO) ini bertanggung jawab terhadap keamanan di atas kapal, termasuk menerapkan dan memelihara rencana keamanan kapal (*ship security plan*), mewakili kapal terkait komunikasi dengan *Port Facility Security Officers* (PFSO) dan *Company Security Officer* (CSO).

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Ada beberapa hal kejadian yang penulis amati selama bekerja di atas kapal yaitu sebagai berikut :

##### **1. Kurangnya Pemahaman Perwira tentang Keamanan Kapal Sesuai Aturan *ISPS Code***

Pada tanggal 27 Februari 2023 saat kapal sedang berlabuh jangkar di pelabuhan pukul 01.10 LT Juru Mudi Jaga menerima laporan dari Juru Minyak jaga bahwa Juru Minyak melihat ada 2 (dua) atau 3 (tiga) orang asing berada di dalam kamar mesin. Kemudian pada pukul 01.20 Juru Mudi Jaga melaporkan kepada Mualim II yang berada di anjungan. Setelah itu pada pukul 01.23 Mualim II segera membunyikan *emergency alarm* dan melaporkan segera kepada Nakhoda. Pada saat yang sama Mualim II melaporkan kepada otoritas pelabuhan setempat bahwa terjadi perompakan di atas MV. Meratus Ultima 1

Pukul 01.27 Nakhoda tiba di anjungan dan memerintahkan kepada seluruh juru mudi jaga untuk memastikan bahwa setiap akses ke akomodasi, dalam hal ini semua *water tight door* dalam kondisi tertutup sambil berkoordinasi dengan pihak otoritas pelabuhan tentang adanya kejadian perompakan di atas MV. Meratus Ultima 1, dan pada pukul 01.33 juru minyak jaga yang melihat perompak tersebut menurunkan beberapa benda ke perahu sampan mereka yang di ikat di lambung kanan kapal dan perompak segera loncat ke perahu serta segera meninggalkan kapal. Sesaat setelah perompak turun, Nakhoda memerintahkan untuk memeriksa setiap bagian kapal dan memastikan bahwa tidak ada lagi perompak di atas kapal.

Setelah dipastikan bahwa tidak ada lagi perompak di atas kapal, Mualim I dan Bosun beserta Juru Mudi jaga dan kelasi, melakukan pemeriksaan atau pengecekan di main deck tepatnya di bagian poop deck dalam *safety* loker dan menemukan bahwa 1 *set fire hoze* beserta *fire nozzle* dan dua unit *safety lamp* telah hilang. Pukul 02.30 Mualim I dan bosun melaporkan kepada Nakhoda bahwa keadaan di atas kapal telah aman dan terkendali dan ditemukan adanya beberapa perlengkapan *alat safety* yang telah hilang. Setelah itu, pada saat yang sama Nakhoda segera melaporkan *insident report* tersebut kepada *Designated Person Ashore* (DPA) yang merangkap sebagai *Company Security Officer* (CSO) bahwa telah terjadi perompakan.

## **2. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Dinas Jaga Oleh Perwira**

Pada waktu yang sama seperti di atas, Juru Mudi Jaga A tidak melakukan dinas jaga yang baik pada saat melakukan *hand over* jaga dengan Juru Mudi Jaga B. Juru mudi jaga tersebut tidak melakukan *safety patrol* di sekitar anjungan meskipun Juru Mudi Jaga telah mengetahui bahwa tidak ada yang berjaga di sekitar *main deck*, bahkan Juru Mudi Jaga tersebut tidak mengetahui adanya orang asing yang telah naik ke kapal hingga ke kamar mesin. Selain itu Mualim II jaga tidak mengamati radar yang tersedia di anjungan berhubung sibuk menyiapkan peta buat voyage berikutnya dan beberapa koreksi peta sehingga Mualim II jaga tersebut tidak mengetahui adanya target yang mendekat ke arah kapal.

## **B. ANALISIS DATA**

Berdasarkan deskripsi dari data di atas, penulis perlu mencari penyebab dari masalah tersebut untuk memudahkan dalam menentukan pemecahan masalahnya. Adapun analisis penyebab dari masing-masing masalah tersebut yaitu :

### **1. Kurangnya Pemahaman Perwira Tentang Keamanan Kapal Sesuai Aturan *ISPS Code***

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua penyebab masalah, yaitu :

**a. Kurangnya Pengetahuan Perwira Tentang Isi ISPS Code**

Berdasarkan fakta yang terjadi di atas kapal adanya perompak yang naik ke atas kapal salah satu faktornya dikarenakan tidak maksimalnya pelaksanaan dinas jaga saat kapal sedang berlabuh jangkar. Kesalahan sumber daya manusia di atas kapal akibat kurang memahami tugas dinas jaga dan sikap tidak ketidak pedulian dari personil dinas jaga memahami tanggung jawab dinas jaga untuk mengimplementasikan ISPS *Code*. Hal ini menimbulkan adanya potensi bahaya yang cukup besar dan akhirnya terjadi perompak dengan mudahnya naik ke atas kapal dan mengambil peralatan *safety* serta barang-barang lainnya di atas kapal.

Peningkatan kinerja bukanlah hal yang mudah karena banyak faktor yang mempengaruhi tinggi rendahnya kinerja seseorang. Kinerja Sumber Daya Manusia adalah prestasi kerja atau hasil kerja (*output*) baik kualitas maupun kuantitas yang dicapai SDM tiap satuan periode dalam melaksanakan tugas kerjanya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya (Mangkunegara, 2009:99).

Penulis mengamati pada saat pelaksanaan dinas jaga di atas kapal, Juru Mudi terlalu sibuk memainkan peralatan elektronik seperti *hp/gadget* sehingga menghilangkan fokus atau konsentrasi terhadap tugas jaga yang sedang dilaksanakan. Hal ini mengakibatkan Juru mudi jaga menjadi tidak waspada terhadap lingkungan di sekitar kapal. Juru mudi jaga juga tidak melakukan pengamatan secara intensif dan berkeliling disekitar kapal untuk memastikan kondisi kapal, apakah dalam keadaan bahaya atau atau tidak. Juru mudi terlalu sibuk dengan *hp/gadget* sampai pelaksanaan dinas jaga selesai, kadang hanya sesekali hanya melakukan pengamatan dan berkeliling secara sekilas. Hal ini sangat tidak efektif pada pelaksanaan dinas jaga di atas kapal.

**b. Kurangnya Keseriusan Perwira Dalam Memahami Aturan ISPS Code**

Disiplin merupakan perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya termasuk melakukan pekerjaan tertentu yang menjadi tanggung jawabnya. Disiplin kerja dapat didefinisikan sebagai suatu sikap

menghormati, menghargai, patuh dan taat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku, baik yang tertulis maupun tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengelak menerima sanksi-sanksinya apabila ia melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya.

Berdasarkan pendapat diatas maka dapat dikatakan bahwa disiplin kerja adalah sikap para pegawai untuk berperilaku sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dimana dia bekerja. Sedangkan tindakan disiplin itu sendiri adalah pengurangan yang dipaksakan oleh pimpinan terhadap imbalan yang diberikan oleh organisasi karena adanya suatu kasus tertentu.

Dalam hal ini penulis membahas mengenai kedisiplinan Perwira di atas kapal. Berdasarkan fakta yang terjadi, Perwira tidak disiplin dalam menjalankan ISPS Code pada saat bekerja di atas kapal, khususnya dalam pelaksanaan dinas jaga. ISPS Code adalah Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.

Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen risiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan, untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu. Kurang disiplinnya Perwira dalam mengimplementasikan ISPS Code dikarenakan kurangnya sosialisasi ISPS Code di atas kapal. Hal ini mengakibatkan kurangnya kesadaran dan kepedulian Perwira menjalankan ISPS Code dan tidak memahami tujuan maupun manfaat dalam pelaksanaan ISPS Code tersebut.

Setiap kapal yang telah memperoleh persetujuan pemenuhan terhadap ISPS Code, diharuskan untuk memelihara tingkat keamanan yang dimiliki dengan melaksanakan Pelatihan (*Training*), Praktek Latihan (*Drill*) dan Pelaksanaan Latihan (*Exercise*) secara periodik dan berkesinambungan dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Pelatihan (*Training*) dilaksanakan oleh CSO dan SSO untuk seluruh Perwira.
- 2) Praktek Latihan (*Drill*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 3 (tiga) bulan.
- 3) Pelaksanaan pelatihan (*Exercise*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 18 (delapan belas) bulan. Pihak pihak yang bertanggung jawab dan terlibat langsung dalam pelaksanaan *Exercise* adalah CSO dan pihak-pihak terkait jika dipandang perlu.

## 2. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Dinas Jaga Oleh Perwira

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua penyebab masalah, yaitu :

### a. Kurangnya Tanggung jawab Perwira dalam Melaksanakan Dinas Jaga

Tanggung Jawab Juru Mudi / Kelasi (AB) adalah salah satu dari beberapa orang anak buah di atas kapal yang kedudukannya di bawah Mualim dan Serang. Akan tetapi kehadirannya atau perannya amat berguna untuk kelancaran dan aktivitas kapal itu sendiri. Dimana juru mudi adalah tulang punggung suatu pekerjaan yang tidak mungkin di lakukan Perwira.

Dalam hal ini Juru Mudi Jaga tidak menjalankan ISPS *Code* dengan baik. Hal tersebut terlihat pada kejadian juru mudi jaga kurang tepat dalam merespons ketika menerima laporan adanya perompak yang naik ke kapal. Pada saat menerima laporan dari juru minyak, juru mudi tidak segera membunyikan alarm tanda bahaya yang berada di anjungan, melainkan turun ke dek akomodasi untuk membangunkan Mualim I dan Nakhoda.

Hal ini mengakibatkan perompak mempunyai waktu yang cukup lama untuk mengambil beberapa perlengkapan *safety* yang terletak di *main deck*. Semestinya pada saat menerima laporan Juru Mudi Jaga segera membunyikan alarm tanda bahaya yang berada di anjungan. Jika hal ini dilakukan Perwira yang lainnya akan terjaga dan segera mengikuti prosedur darurat Perusahaan. Bunyi alarm bahaya juga dapat berfungsi untuk memberikan efek kejut pada perompak dan perompak mungkin akan segera meninggalkan kapal.

Cimun Mosses (2010:2) menyatakan bahwa pada prinsipnya di kapal Perwira Dinas Jaga harus familiar dengan peralatan navigasi dan semua peralatan pendukung lainnya dalam melaksanakan tugas jaga navigasi, termasuk karakteristik dan kemampuan serta keterbatasan yang dimiliki kapal.

Adapun tugas Perwira Dinas Jaga (*Officer On Watch*) selama kapal berlabuh jangkar adalah sebagai berikut :

**a.** Menjaga agar jangkar itu makan (*holding*)

Istilah Jangkar makan ialah posisi jangkar dimana kapal tertahan/ diam, sedangkan jangkar menggaruk ialah posisi jangkar dimana kapal bergerak. Perwira dinas jaga bertugas menjaganya dengan cara :

- 1) Melakukan pengawasan situasi secara keliling baik secara visual atau dengan pandangan mata, maupun dengan pendengaran untuk mendengarkan isyarat bunyi. Dalam melakukan pengawasan dengan menggunakan semua sarana navigasi yang sesuai di kapal misalnya RADAR, ARPA , AIS, ECDIS dan lain-lain.
- 2) Melakukan penilaian terhadap situasi di sekitar kapal dan bahaya navigasi lainnya.
- 3) Melakukan pengamatan terhadap perkembangan cuaca melalui peralatan yang ada misalnya barometer, barograph, *weather faximile*, *anemometer*, dan perubahan cuaca yang dapat dilihat secara visual, serta mendengarkan berita cuaca melalui radio.
- 4) Melakukan baringan-baringan pada waktu tertentu.
- 5) Merasakan kejutan pada rantai jangkar. Kejutan ini tidak selamanya bisa dirasa dan dipastikan. Pada arus kencang, jangkar yang aman pun akan mengalami kejutan-kejutan. Demikian pada dasar laut yang berlumpur, Jangkar menggaruk tidak mengalami kejutan.
- 6) Pemeriksaan yang baik ialah, dengan menurunkan perum berat ke air. Kalau talinya menunjuk ke depan, Maka itu artinya jangkarnya Menggaruk.

Apabila hal tersebut dilakukan, sesuai dengan ketentuan STCW *Convention* 1978 amandemen 2010, pada setiap saat harus dapat diyakinkan bahwa :

- a) Kondisi demikian harus benar-benar telah melalui penilaian secara cermat bahwa tidak akan menimbulkan keragu-raguan dan situasi tersebut benar-benar aman hanya dengan pengawas yang dilakukan oleh satu orang.
- b) Semua telah diperhitungkan sepenuhnya termasuk keadaan cuaca, jarak pandang, kepadatan lalu lintas kapal, kemungkinan-kemungkinan adanya bahaya-bahaya navigasi, serta perhatian yang diperlukan apabila bernavigasi dalam bagan tata pemisah lalu lintas.
- c) Bantuan harus segera dapat diberikan untuk membantu pengamatan apabila diperlukan. Dalam mekanismenya dapat menggunakan sarana telekomunikasi internal di kapal misalnya *handheld* radio, telepon kapal, megaphone, *public address* dan lain-lain serta personil yang dibutuhkan apabila sedang melaksanakan tugas kerja perawatan di siang hari berada pada posisi dekat dengan anjungan dengan tujuan mempercepat akses apabila sewaktu-waktu diperlukan.

**b. Kurang Teraturnya Jadwal Dinas Jaga Perwira**

Jumlah Perwira di atas kapal sebanyak dua belas orang dengan sistem jaga sesuai dengan fakta di atas kapal yaitu satu orang dalam sehari melakukan dinas jaga di anjungan selama 8 jam. Sedangkan menurut standar STCW minimal ada dua orang yang melakukan dinas jaga dalam waktu yang bersamaan. Dalam hal ini satu orang Perwira di anjungan dan satu orang juru mudi di *main deck*. Jumlah Perwira sesuai standar menurut MLC 2006 part 1 *Crew Manning Offices Chapter 2 Requirements For Crew Manning Offices* yaitu *Master, Chief Officer, Second Officer, Thrid Officer, Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, Bosun, AB* ada 2, Oiler dan Cook.

Pada kenyataannya di atas MV. Meratus Ultima 1 pada saat kejadian perompakan formasi Perwira di atas kapal adalah sebagai berikut, Master, Mualim I, Mualim II, Mualim III, Bosun, Juru Mudi, Kepala Kamar Mesin, Masinis I, Masini II, dan Juru Minyak. Dengan minimnya jumlah Perwira di atas kapal, mengakibatkan pelaksanaan dinas jaga tidak maksimal.

Dalam BAB VIII section A - STCW, Tugas Jaga (*Watch Keeping*), telah dijelaskan tentang standar dinas jaga yaitu sebagai berikut :

- 1) Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan Personil tugas jaga harus menjamin bahwa pelaksanaan tugas jaga dilakukan secara aman dan terpelihara.
- 2) Nakhoda harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai. Di bawah pengarahan Nakhoda, dan perwira-perwira berjaga tanggung jawab melaksanakan navigasi secara aman selama periode tugas jaga.
- 3) Melalui musyawarah dengan Nakhoda, dan KKM wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk memelihara suatu tugas jaga mesin yang aman.
- 4) Pelaksanaan tugas jaga dilaksanakan sesuai dengan prinsip-prinsip tugas jaga.
- 5) Nakhoda, KKM, perwira dan bawahan harus mengetahui akibat dari pencemaran lingkungan laut karena operasional kapal atau karena kecelakaan kapal. Dan harus menjaga kecermatan untuk mencegah pencemaran, sesuai dengan aturan internasional dan peraturan yang berlaku di suatu pelabuhan.

Fakta yang ditemui di atas kapal MV. Meratus Ultima 1, pelaksanaan dinas jaga belum memenuhi standar aturan tersebut. Hal ini dapat mengakibatkan adanya gangguan keamanan di atas kapal.

## C. PEMECAHAN MASALAH

### 1. Alternatif Pemecahan Masalah

#### a. Kurangnya pemahaman Perwira tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code*

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua pemecahan masalah, yaitu :

#### a. Memberikan Familiarisasi bagi Perwira tentang Aturan ISPS Code

Untuk meningkatkan pemahaman Perwira tentang manfaat dari penerapan ISPS Code dapat dilakukan dengan memberikan familiarisasi secara rutin. Bentuk pengarahan itu bisa diskusi ketika diadakan dalam *Safety Meeting* atau dalam percakapan sehari-hari ketika dalam situasi bekerja agar lebih peduli terhadap keamanan dan keselamatan. Begitu juga dengan cara mengadakan simulasi latihan gangguan keamanan di atas kapal.

Pengarahan merupakan suatu fungsi kepemimpinan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi kerja secara maksimal serta menciptakan lingkungan kerja yang dinamis untuk mencapai target atau rencana kerja yang telah disusun. Sebelum pelaksanaan dinas jaga, maka Juru Mudi Jaga diberikan pengarahan agar dapat melaksanakan dinas jaga dengan baik dan sesuai dengan prosedur serta dapat mengimplementasikan ISPS Code. Pengarahan ini diberikan oleh Mualim I sebagai Ship Security Officer (SSO). Selain itu memberikan masukan kepada juru mudi jaga, jika menerima laporan adanya perompak yang naik ke kapal maka Juru Mudi Jaga segera membunyikan alarm tanda bahaya yang berada di anjungan. Jika hal ini dilakukan Perwira yang lainnya akan terjaga dan segera mengikuti prosedur darurat Perusahaan. Bunyi alarm bahaya juga dapat berfungsi untuk memberikan efek kejutan pada perompak dan perompak mungkin akan segera meninggalkan kapal.

Beberapa materi dalam pengarahannya yang disampaikan Ship Security Officer (SSO) kepada Juru Mudi Jaga mengenai tugas dan tanggung jawabnya pada saat melaksanakan dinas jaga, diantaranya :

- 1) Juru Mudi atau A/B bertanggung jawab kepada Mualim I melalui Serang.
- 2) Pada saat kapal berlayar, juru mudi jaga bertugas jaga di anjungan untuk menangani kemudi atau membantu mualim jaga.
- 3) Pada saat kapal sandar atau berlabuh, bertugas jaga dan melaksanakan ronda keliling kapal.
- 4) Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan Serang dan Mualim I.
- 5) Membantu Mualim jaga pada saat bongkar muat, ballast, sandar dan lepas sandar dan kegiatan lainnya seperti yang diperintahkan Mualim I.
- 6) Menyiapkan dan memasang tangga kapal, tangga Pandu (*Pilot Leader*), Bendera-bendera, alat-alat pemadam api ringan (APAR) di deck dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan Mualim I.
- 7) Menerima dan menghitung secara teliti dan mencatat jumlah maupun pemakaian air tawar di kapal serta melaporkannya kepada Mualim I.
- 8) Menyalakan atau mematikan penerangan deck dan lampu Navigasi.
- 9) Mencatat dan melaporkan semua kegiatan/pelaksanaan di buku harian Juru Mudi.

Dan hal-hal yang perlu diperhatikan dalam melakukan serah terima tugas jaga pada saat kapal berlabuh jangkar yaitu :

- (1) Mengadakan ronda keliling kapal, untuk waktu-waktu tertentu.
- (2) Waktu kapal berputar, supaya berputar dengan arah yang sama.
- (3) Memeriksa atau mengecek apakah lampu berlabuh jangkar menyala kah atau tidak.
- (4) Jika terjadi kejadian istimewa/hujan lebat, udara berkabut, atau yang lain, seseegera mungkin memberitahukan kepada Nakhoda atau Ship Security Officer (SSO).
- (5) Jika pada arus yang kuat, dimana kapal itu merawang dan rantai sebentar menunjuk ke arah kiri, sebentar menunjuk ke kanan, hal ini dapat membuat rantai jangkar terputus.

Untuk meningkatkan pemahaman Perwira tentang aturan ISPS Code perlu diadakan pelatihan secara rutin. Pelatihan yang dimaksud berupa simulasi gangguan keamanan di atas kapal. Dengan demikian semua Perwira dapat memahami tindakan apa yang harus dilakukan saat terjadi gangguan keamanan yang sebenarnya. Berbagai jenis pelatihan-pelatihan di atas kapal yang secara teratur dan terencana sesuai dengan jadwal latihan (*Drill Schedule*) yang berpedoman pada penerapan *ISPS Code-Park A, Code 13* yaitu *Training, Drill dan Exercises on Ship Security*.

Pelatihan bagi Perwira Jaga dengan tugas khusus keamanan di atas kapal meliputi :

- 1) Pengetahuan tentang pola dan ancaman keamanan.
- 2) Pengenalan dan pendeteksian senjata, alat dan bahan- bahan yang berbahaya.
- 3) Pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan.

- 4) Teknik-teknik yang digunakan untuk menghindari tindakan keamanan.
- 5) Manajemen mengatasi kerusakan dan teknik pengendaliannya
- 6) Komunikasi-komunikasi keamanan.
- 7) Pengetahuan prosedur darurat dan *contingency plan*.
- 8) Pengoperasian peralatan dan sistem keamanan.
- 9) Penguji, kalibrasi dan pemeliharaan peralatan serta sistem keamanan laut.
- 10) Teknik-teknik pemeriksaan, pengawasan dan pemantauan.
- 11) Metode penggeledahan fisik terhadap manusia, barang- barang pribadi, bagasi, muatan dan perbekalan kapal.

**2) Memberikan Pemahaman Kepada Perwira Tentang Maksud Dan Tujuan ISPS Code**

Adapun maksud dan tujuan dari aturan ISPS *Code* diantaranya yaitu :

- 1) Membangun suatu kerangka kerja yang melibatkan kerjasama antara Pemerintah negara-negara penandatangan, badan-badan pemerintah, pemerintah lokal dan industri pelayaran serta industri pelabuhan untuk mengidentifikasi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap peristiwa keamanan yang berakibat kepada kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional.
- 2) Menetapkan peran masing-masing dan tanggung jawab pemerintah penandatangan, badan-badan pemerintah, pemerintah lokal, industri pelayaran dan industri kepelabuhan, pada tingkat nasional dan tingkat internasional untuk menjamin keamanan maritim.
- 3) Menjamin secara dini dan keberhasilan mengumpulkan informasi dan pertukarannya yang berhubungan dengan keamanan.

- 4) Menyediakan suatu cara terhadap penilaian keamanan untuk itu rancangannya harus ada dan tata caranya perubahan tingkat keamanan.
- 5) Menjamin kepercayaan yang cukup terhadap langkah keamanan maritim dan proposional pada tempatnya.

Untuk meningkatkan tingkat keamanan di kapal maka harus diterapkan rancangan pengamanan kapal oleh petugas keamanan kapal dengan yang memadai. Rancangan pengamanan kapal adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah / tindakan di atas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia di atas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari risiko peristiwa / kejadian keamanan. Petugas keamanan kapal maksudnya personil di atas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, ditugaskan untuk perusahaan untuk keamanan di atas kapal, termasuk penerapan dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

Langkah mencegah atau menghindari adanya kejadian perompak yang naik ke atas kapal maka harus didukung dengan jumlah personil yang memadai. Untuk mengatasi kurangnya jumlah Perwira di atas kapal, maka pihak kapal yaitu Nakhoda dapat mengusulkan kepada pihak Perusahaan untuk menempatkan jumlah Perwira di atas kapal yang sesuai dengan standar MLC dan STCW. Dengan jumlah Perwira yang memadai maka pelaksanaan dinas jaga akan lebih maksimal. Apabila terjadi hal-hal darurat, maka jumlah Perwira yang tersedia cukup memadai dan setiap keadaan darurat dapat ditangani dengan efisien serta memberikan hasil yang maksimal. Selain itu dapat mengantisipasi terjadinya hal-hal yang mengancam keamanan kapal, dalam hal ini adalah perompakan.

Untuk meningkatkan kepatuhan dan kedisiplinan Perwira dalam mengimplementasikan *ISPS Code*, maka Ship Security Officer (SSO) dapat memberikan sosialisasi mengenai pentingnya disiplin Perwira

terhadap prosedur kerja. Ship Security Officer (SSO) harus melakukan pembinaan secara langsung terhadap pengawas maupun para perwira di kapal untuk meningkatkan pemahaman, kesadaran terhadap pelaksanaan disiplin terhadap prosedur kerja. ISPS *Code* akan berjalan lancar di atas kapal apabila di dukung oleh Perwira yang taat dan disiplin dalam menjalankan prosedur di atas kapal. Selain itu, kedisiplinan Perwira juga menghindari kesalahan fatal di atas kapal. Kesalahan-kesalahan kecil yang terjadi di atas kapal penulis amati sebagian besar karena pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan Perwira. Kesalahan kecil ini berakibat fatal dan sangat menghambat pengoperasian, namun terkadang pola pikir Perwira menganggap ini adalah hal yang biasa.

Dalam *safety meeting* perlu disosialisasikan mengenai pentingnya mengimplementasikan ISPS *Code* di atas kapal mencakup beberapa penjelasan mengenai :

1) Materi tentang Keamanan Kapal (ISPS *Code*)

- a) Sebuah kapal diprasyarkan untuk bertindak terhadap tingkat-tingkat keamanan yang diatur oleh Negara Anggota seperti yang diatur di bawah ini.
- b) Pada tingkat keamanan 1, kegiatan-kegiatan berikut ini semestinya dilaksanakan, melalui langkah yang tepat, pada seluruh kapal, memperhitungkan petunjuk yang diberikan dalam bagian B dari Peraturan ini. Agar dapat mengenali dan mengambil tindakan pencegahan terhadap suatu peristiwa / kejadian keamanan :
  - (1) Memastikan pelaksanaan terhadap seluruh tugas-tugas keamanan kapal.
  - (2) Pengawasan keluar masuk ke kapal
  - (3) Pengawasan terhadap naiknya orang-orang/personil-personil dan seluruh barang bawaannya

- (4) Memantau areal terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang-orang/personil-personil yang berwenang yang memiliki akses keluar masuk.
  - (5) Memantau areal geladak dan areal sekeliling kapal
  - (6) Mengawasi penanganan muatan dan perbekalan kapal
  - (7) Memastikan bahwa komunikasi keamanan ada dan siap digunakan.
- c) Pada keamanan tingkat 2, penambahan langkah-langkah/tindakan-tindakan perlindungan.
  - d) Pada keamanan tingkat 3, kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus, ditetapkan dalam rancangan, keamanan.

## 2) Materi tentang Penilaian Keamanan Kapal

- a) Penilaian keamanan kapal adalah suatu hal yang perlu dan kesatuan bagian dari proses pengembangan dan pembaruan rancangan keamanan kapal.
- b) Petugas keamanan kapal semestinya memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilaksanakan oleh orang dengan keahlian yang tepat untuk mengevaluasi keamanan dari suatu kapal, sesuai dengan seksi ini, memperhitungkan petunjuk yang diberikan pada bagian B dari peraturan ini.
- c) Penilaian keamanan kapal semestinya termasuk suatu peninjauan ulang keamanan ditempat dan sekurangnya elemen-elemen berikut :
  - (1) Pengenalan tindakan keamanan yang ada, tataranya dan operasinya.
  - (2) Pengenalan dan evaluasi dari kunci operasional di kapal yang penting untuk dilindungi
  - (3) Pengenalan kemungkinan ancaman terhadap kunci operasional di kapal dan kemungkinan hal itu terjadi, agar

dapat menetapkan langkah/tindakan keamanan yang diprioritaskan, dan

- (4) Pengenalan pada kelemahan-kelemahan, termasuk faktor manusia dalam infrastruktur, kebijakan dan tatacaranya.
- d) Penilaian keamanan kapal semestinya didokumentasikan, ditinjau ulang, diterima dan disimpan oleh perusahaan.

### 3) Materi tentang Rancangan Keamanan Kapal

- a) Setiap kapal semestinya membawa di atas kapal suatu rancangan kapal yang disetujui oleh pihak yang berwenang.
- b) Pihak yang berwenang boleh mempercayai peninjauan ulang dan persetujuan rancangan-rancangan keamanan kapal atau perubahannya terhadap rancangan yang sebelumnya disetujui, kepada organisasi keamanan yang diakui.
- c) Penyampaian suatu rancangan keamanan kapal, atau perubahan-perubahannya terhadap rancangan yang telah disetujui sebelumnya untuk persetujuan, semestinya ditemani dengan penilaian keamanan, pada dasar yang mana rancangannya atau perubahan-perubahannya telah dihasilkan.
- d) Suatu Rancangan seperti itu, semestinya dibangun memperhitungkan petunjuk yang diberikan dalam bagian B dari peraturan ini, dan semestinya ditulis dalam bahasa kerja atau bahasa di kapal. Suatu rancangan ditujukan, sekurangnya sebagai berikut :
  - (1) Tindakan yang dirancang untuk mencegah senjata, bahan kimia berbahaya dan peralatannya yang bermaksud untuk dipergunakan terhadap manusia, kapal-kapal atau pelabuhan-pelabuhan dan membawanya yang mana tidak diperkenankan untuk diambil dari atas kapal.

- (2) Pengenalan pada areal terbatas, dan tindakan-tindakan/langkah-langkah, untuk mencegah pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke areal tersebut.
- (3) Tindakan untuk mencegah pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke kapal.
- (4) Tata cara untuk tanggapan terhadap ancaman keamanan atau pelanggaran keamanan, termasuk perbekalan untuk tetap memelihara operasional yang genting di kapal, atau di pertemuan kapal/pelabuhan.
- (5) Tata cara untuk tanggapan terhadap adanya perintah keamanan oleh Negara anggota bisa memberikannya pada keamanan tingkat 3.
- (6) Tata cara untuk pengungsian dalam hal ancaman keamanan atau pelanggaran keamanan.
- (7) Tugas-tugas Perwira yang ditunjuk bertanggung jawab terhadap keamanan dan Perwira yang lain, pada segi keamanan.
- (8) Tata cara untuk auditing kegiatan keamanan.
- (9) Tata cara untuk pelatihan, praktik latihan dan pelaksanaan latihan berkaitan dengan rancangannya.
- (10) Tata cara untuk bertemunya dengan kegiatan-kegiatan keamanan fasilitas pelabuhan.
- (11) Tata cara untuk peninjauan ulang secara berkala dari rancangan dan untuk pembaruan.
- (12) Tata cara untuk melaporkan peristiwa keamanan.
- (13) Pengenalan petugas keamanan kapal.
- (14) Pengenalan petugas keamanan perusahaan, termasuk 24 jam kontakannya secara rinci.

- (15)Tata cara untuk memastikan, pemeriksaan, pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan peralatan keamanan yang disediakan di atas kapal.
- (16)Kekerapan untuk pengujian atau kalibrasi dari peralatan keamanan yang disediakan di atas kapal.
- (17)Pengenalan lokasi di mana tempat pengaktifan sistim kesiagaan keamanan di kapal disediakan
- (18)Tata cara, perintah dan petunjuk pada penggunaan sistim kesiagaan keamanan di atas kapal, termasuk pengujian, pengaktifan, penghentian pengaktifan dan pengaturan ulang dan untuk membatasi siaga palsu.

**b. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Dinas Jaga Oleh Perwira**

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua pemecahan masalah, yaitu :

**a. Melakukan Monitoring Disiplin terhadap Tugas Jaga Perwira**

Dalam kaitannya dengan tugas dinas jaga yang aman seharusnya personil yang akan melaksanakan dinas jaga selain memiliki keahlian dan kecakapan yang memadai sesuai dengan sertifikasi yang dimiliki dan disyaratkan harus melaksanakan familirisasi semua hal-hal yang berkaitan dengan dinas jaga. Dengan melaksanakan familiarisasi diharapkan juru mudi jaga memahami prosedur dinas jaga, hal-hal yang harus diperhatikan dalam pelaksanaan dinas jaga dan melaksanakan semua prosedur yang disyaratkan yang akan menciptakan sistem penjagaan yang memadai serta memenuhi syarat. Selain itu, dalam pelaksanaannya juga tidak terlepas dari pengawasan dan pengendalian dari Nakhoda dan perusahaan. Pengawasan ini penting sebab tanpa adanya pengawasan dan pengendalian yang baik maka pelaksanaan kadang hanya memenuhi standar prosedur saja tanpa ada koreksi dalam pelaksanaan manajemen organisasi anjungan.

Untuk pelaksanaan dinas jaga yang optimal dan efisien maka harus diadakan pengawasan dan pemantauan secara efektif seperti yang tercantum dalam ISPS *Code* section 6, yaitu sebagai berikut:

- 1) Perusahaan semestinya menjamin bahwa rancangan keamanan kapal, berisi suatu pernyataan yang jelas menekankan kewenangan/otoritas/ kekuasaan seorang Nakhoda. Perusahaan semestinya menetapkan dalam suatu rancangan keamanan kapal bahwa seorang Nakhoda memiliki suatu kewenangan/otoritas untuk menolak/mengenyampingkan dan bertanggung jawab untuk membuat suatu keputusan berkenaan dengan keselamatan dan keamanan kapalnya, dan untuk memohon bantuan perusahaan atau suatu Negara Anggota yang apabila diperlukan.
- 2) Perusahaan memastikan bahwa petugas keamanan perusahaan, Nakhoda dan petugas keamanan kapal, diberikan bantuan/dorongan yang perlu untuk menjalankan/memenuhi tugas-tugasnya dan bertanggung jawab sesuai dengan bab XI-2 dan bagian dari Peraturan ini.

Untuk meningkatkan tanggung jawab dinas jaga perlu adanya familiarisasi dari Ship Security Officer (SSO) terhadap petugas dinas jaga. Dalam memacu motivasi selain faktor dari diri sendiri juga dapat dipengaruhi faktor dari luar antara lain :

- 1) Ship Security Officer (SSO) berkewajiban menumbuhkan sikap kepedulian untuk meningkatkan pemahaman tanggung jawab dinas jaga. Dalam menumbuhkan sikap kepedulian bukan hanya melalui briefing dan instruksi saja melainkan dengan memberikan arahan yang baik serta bentuk teladan sikap sehari-hari yang dipraktikkan berkaitan dengan pelaksanaan tugas masing-masing. Perlu diingatkan mengenai akibat apabila terjadi bahaya adanya perompakan di atas kapal, bukan hanya menimbulkan korban harta akan tetapi juga bisa menimbulkan korban nyawa.

- 2) Adanya kepedulian dari perusahaan melalui DPA yang secara rutin datang ke kapal bukan hanya memastikan pelaksanaan *ISM Code* di kapal berjalan juga memberikan arahan dan motivasi sehingga lebih memahami tanggung jawab sebagai petugas dinas jaga.
- 3) Perlunya pengawasan Ship Security Officer (SSO) yang lebih kepada personil yang kurang memahami tanggung jawab dalam melaksanakan dinas jaga, dalam pengawasan selalu diingatkan bahwa akibat dari kurangnya pelaksanaan dalam menjalankan dinas jaga dapat menjadikan penurunan penilaian kinerja seseorang yang dapat berakibat pada diturunkannya seseorang dari kapal karena dianggap tidak layak dalam menjalankan dinas nya.

Perwira jaga diharuskan untuk selalu berada di kapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi atau panjarwala secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:

**b. Memberikan Seminar, Pelatihan, Edukasi Kepada Perwira Tentang Implementasi ISPS Code Yang Baik Dan Teratur**

Untuk meningkatkan tingkat keamanan di kapal maka harus diterapkan rancangan pengamanan kapal oleh petugas keamanan kapal yang memadai. Rancangan pengamanan kapal adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah / tindakan di atas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia di atas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari risiko peristiwa / kejadian keamanan. Petugas keamanan kapal maksudnya personil di atas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, ditugaskan untuk perusahaan untuk keamanan di atas kapal, termasuk penerapan dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

Dalam ISPS Code dijelaskan tentang Petugas Keamanan Kapal, sebagai berikut :

- 1) Seorang petugas keamanan kapal semestinya ditunjuk untuk setiap kapal.
- 2) Dalam tambahan terhadap yang ditetapkan di tempat lainnya dalam bagian dari Peraturan ini, tugas dan tanggung jawab dari petugas keamanan kapal semestinya termasuk, tetapi tidak terbatas pada :
  - a) Menjalankan pemeriksaan keamanan dari setiap kapal untuk memastikan tindakan keamanan terpelihara.
  - b) Terpeliharanya dan penerapan pengawasan dari rancangan keamanan kapal, termasuk adanya perubahan-perubahan terhadap rancangan tersebut.
  - c) Koordinasi segi keamanan dalam penanganan muatan dan perbekalan kapal dengan Perwira lainnya dan dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait.
  - d) Pengajuan modifikasi terhadap rancangan keamanan kapal.
  - e) Laporan ke petugas keamanan perusahaan bila ada kekurangan dan ketidak sesuaian yang diketahui selama audit ke dalam, tinjauan ulangnya yang secara periodik, pemeriksaan keamanan dan pemeriksaan pemenuhannya dan penerapan adanya tindakan memperbaiki.
  - f) Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di atas kapal.
  - g) Memastikan bahwa pelatihan yang cukup telah dilengkapi terhadap Perwira, yang sesuai.
  - h) Melaporkan seluruh peristiwa keamanan.
  - i) Penerapan koordinasi terhadap rancangan keamanan kapal dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait

## **2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Kurangnya pemahaman Perwira tentang keamanan kapal sesuai aturan *ISPS Code***

#### **1) Memberikan Familiarisasi bagi Perwira tentang Aturan ISPS Code**

Keuntungannya :

- a) Perwira lebih memahamai tentang aturan ISPS Code
- b) Penerapan aturan ISPS Code lebih maksimal sehingga dapat mewujudkan keamanan kapal

Kerugiannya :

Mebutuhkan waktu dan peran perwira untuk melakukan familiarisasi

#### **2) Memberikan Pemahaman Kepada Perwira Tentang Maksud Dan Tujuan ISPS Code**

Keuntungannya :

Dengan pemahaman tentang maksud dan tujuan ISPS Code sehingga dapat meningkatkan kesadaran serta kepedulian Perwira dalam melaksanakan aturan ISPS Code.

Kerugiannya :

Mebutuhkan metode yang tepat untuk memeberikan pemahaman kepada Perwira.

### **b. Kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh Perwira**

#### **1) Melakukan Monitoring Disiplin terhadap Tugas Jaga Perwira**

Keuntungannya :

Perwira yang bertugas jaga lebih disiplin dalam melaksanakannya tugasnya sehingga resiko/ancaman keamanan kapal dapat dikendalikan.

Kerugiannya :

Mebutuhkan peran dari perwira jaga untuk melakukan pengawasan.

**2) Memberikan Seminar, Pelatihan, dan Edukasi kepada Perwira tentang implementasi ISPS Code yang baik dan teratur**

Keuntungannya :

Pelaksanaan dinas jaga terlaksana secara maksimal dengan mengedepankan norma-norma dalam ISPS Code

Kerugiannya :

Terkadang perwira kurang aktif dalam melaksanakan dinas jaga

**3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih**

**a. Kurangnya Pemahaman Perwira Tentang Keamanan Kapal Sesuai Aturan *ISPS Code***

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu memberikan pemahaman kepada Perwira tentang maksud dan tujuan ISPS Code.

**b. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Dinas Jaga oleh Perwira**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu melakukan monitoring disiplin terhadap tugas jaga Perwira.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan bahwa rendahnya peran ABK terhadap keamanan kapal sesuai ISPS Code Di Atas MV. Meratus Ultima 1 disebabkan :

1. Kurangnya pengetahuan ABK tentang isi ISPS Code sehingga penerapan *ISPS Code* mengenai keamanan di kapal belum maksimal.
2. Kurangnya keseriusan ABK dalam memahami aturan ISPS Code sehingga dalam penerapan ISPS Code kurang maksimal.
3. Kurangnya tanggung jawab ABK dalam melaksanakan dinas jaga sehingga penerapan prosedur ISPS Code tidak berjalan dengan baik.
4. Jadwal dinas jaga ABK yang kurang teratur sehingga tingkat keamanan di atas kapal masih kurang.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan atau solusi yang tepat mengenai penerapan *International Ship and Port Facility Security* (ISPS Code) di atas kapal MV. Meratus Ultima 1 guna meningkatkan keamanan dan perlindungan kapal, yaitu sebagai berikut :

1. *Ship Security Officer* perlu memberikan familiarisasi bagi ABK untuk meningkatkan pengetahuannya tentang aturan ISPS Code dan mengadakan simulasi penerapan ISPS Code.
2. *Ship Security Officer* perlu memberikan pemahaman kepada ABK tentang maksud dan tujuan ISPS Code dan menambahkan materi ISPS Code dalam

*safety meeting* sehingga dalam meningkatkan keseriusannya dalam memahaminya.

3. Perwira Jaga perlu melakukan pengawasan terhadap tugas jaga ABK dan memberikan teguran kepada ABK yang lalai dalam menjalankan dinas jaga untuk meningkatkan tanggung jawabnya dalam melaksanakan dinas jaga.
4. *Ship Security Officer* perlu mengikut sertakan Perwira dalam penerapan ISPS Code saat pelaksanaan dinas jaga dan mengatur ulang jadwal sehingga pelaksanaan dinas jaga ABK lebih maksimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad. (2015). *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*. Bandung: Angkasa.
- Branch. (2015). *Pelaksanaan Dinas Jaga Pada Saat Operasi Bongkar Muatan Di Kapal*. Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya
- Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) tentang Tentang nakhoda, anak-kapal dan penumpang
- Manullang. (2001). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: BPF
- Poerwadarminto. (2018). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Sedarmayanti. (2009). *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. Bandung: CV. Mandar Maju
- Tohardi. (2002). *Pemahaman Praktis Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: CV. Mandar Maju
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- \_\_\_\_\_ *Maritim Labour Convention (MLC) 2006*
- \_\_\_\_\_ *Safety Of Life at Sea (SOLAS) 1974, London: International Maritime Organization.*
- \_\_\_\_\_ *STCW Convention and STCW Code Including 2010 Manila Amendments” Third Consolidated edition 2011, IMO Publication, London.*
- \_\_\_\_\_ *Guide To Maritime Security and the ISPS Code, Polestar Wheatons : United Kingdom.*

# LAMPIRAN

## Lampiran I - Ship's Particular

### SHIP'S PARTICULAR MV. MERATUS ULTIMA 1

Vessel Name	:	MV. MERATUS ULTIMA 1
Call Sign	:	P N G A
Ex	:	MV. ULTIMA
Owners	:	PT. MERATUS LINE
Operator	:	PT. MERATUS LINE
Flag	:	INDONESIA
Port Of Registry	:	SURABAYA
IMO Number	:	9056428
MMSI Number	:	525 025 055
Class	:	NK & BKI
Class NK No.	:	NK 929398
Class Notation	:	+ 100 A5E "GENERAL CARGO SHIP'S EQUIPPED FOR CARRIAGE OF CONTAINER"
Built	:	JANUARY 1992
Shipyard	:	HAKATA SHIP BUILDING CO. LTD JAPAN
L.O.A	:	107 m
LBP	:	96.5 m
B (mld)	:	18.2 m
H (mld)	:	8.82 m
Draft (S)	:	6.313 m
Highest point from keel	:	33.8 m
Gross Tonnage ( GT )	:	4.896 T
Net Tonnage	:	2.118 T
Displacement ( S )	:	8.702,71 T (design)
Light Ship	:	2.689.93 T
Deadweight ( DWT ) ( S )	:	6.192,4 T
Container 20' In Hold	:	170 TEUS On Deck : 265 TEUS
Cargo Handling ( 2 Units )	:	ELECTRO HYDROULIC CRANE KAWASAKI
Capacity ( SWL )	:	35.6 Tons
Main Engine	:	AKASAKA MITSUBISHI/5UECB 45LA
Power / RPM	:	4.118 KW / 150 RPM
Auxiliary Engine ( 2 Units )	:	YANMAR S165 LEN, 4 CYCLE
KVA / Ampere / Volt / Hz	:	500 KVA / 445 Volt / 60 Hz
Shaft Generator	:	TAIYO FB38C-6 BRUSHLESS



Master

Lampiran 2 - Crew List

**Crew list**



**PT. MERATUS LINE**

**CREW LIST NAHKODA & ABK MV.MERATUS ULTIMA 1**

N0	Nama	Jabatan	Domisili	Certificate	Certificate no
1	Capt. Bambang Prakoso Andi Wibowo	Nahkoda	Indonesia	ANT-II	6201008558N20308
2	Dwi Wahyu Prasetyawan	Mualim I	Indonesia	ANT-II	6200147047N20309
3	Solihin	Mualim II	Indonesia	ANT-III	620039982M302167
4	Dedi Indra Karisman	Mualim III	Indonesia	ANT-III	6201341890N30416
5	Djamiran	KKM	Indonesia	ATT-I	6200120187N10213
6	Suroto	Masinis I	Indonesia	ATT-II	6200120187N10657
7	Aris Budi Santoso	Masinis II	Indonesia	ATT-III	6200120187N10098
8	Risal Alamsah	Masinis III	Indonesia	ATT-III	6200120187N10223
9	Arif Rahman Hendaru	Ahli Listrik	Indonesia	ATT-V	6200120187N10887
10	Eko Suwanto Utomo	Juru Minyak I	Indonesia	ATT-V	6200120187N10098
11	Raden Dyas Frediyanto Adi Saputro	Juru Minyak II	Indonesia	Rating	6200120187N10549
12	Kukuh Suprpto	Juru Minyak III	Indonesia	ATT-V	6200125543N10213
13	Sukadi	Serang	Indonesia	ANT-V	6200776549N10213
14	Budi santoso	Juru Mudi I	Indonesia	Rating	6200120187N10875
15	Dwi Septa Jumhari	Juru Mudi II	Indonesia	Rating	6200120187N10554
16	Hosun	Juru Mudi III	Indonesia	Rating	6200120187N10123
17	Mohammad Aksin	Cook	Indonesia	ANT-D	6200120187N10443
18	Deni Karyadi	Os	Indonesia	Rating	6200120187N10765
19	Aldi Raynaldi Zacharias	Cadet Deck	Indonesia	BST	-
20	Abd. Rahim	Cadet Deck	Indonesia	BST	-
21	Anggit Nurcahyo	Cadet mesin	Indonesia	BST	-
22	Hanifa Andres Hayyun Baqi	Cadet mesin	Indonesia	BST	-

Meratus Ultima 1, 15 Desember 2008

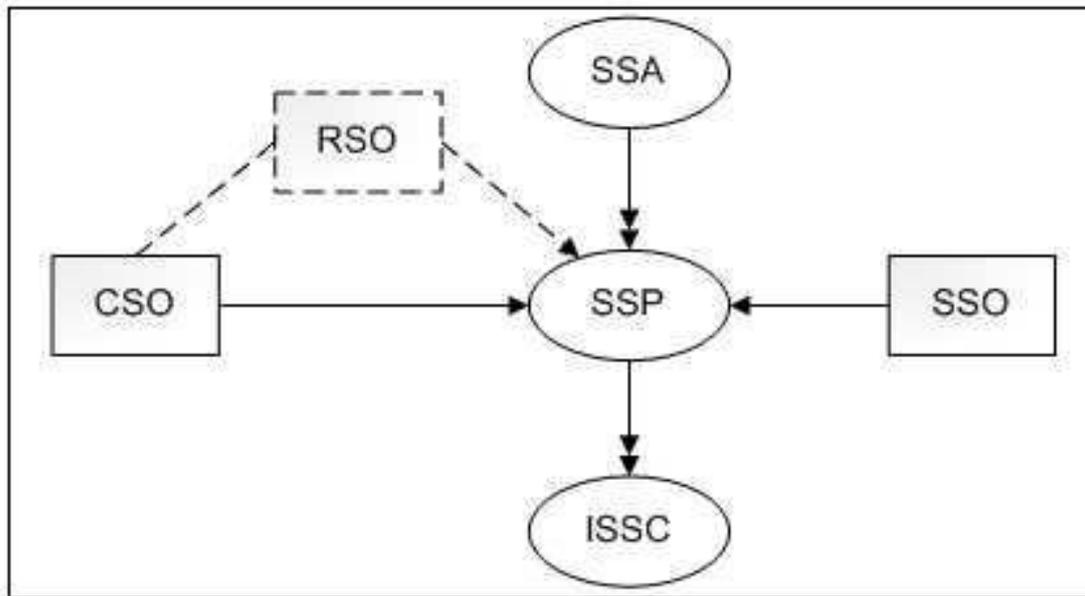
Mengetahui,

Capt. Bambang Prakoso  
Master

Lampiran 3 - MV. Meratus Ultima 1



Lampiran 4 – Ship Security Plan



Lampiran 5 – Daftar Jaga

**DAFTAR JAGA**

<b>Regu</b>	<b>Jam Jaga</b>	<b>Nama Jaga</b>	<b>Petugas deck</b>	<b>Petugas Kamar Mesin</b>
1	04.00 – 03.00	Jaga Subuh	Mualim 1 dengan juru mudi dan panjarwala	A.M.K. 1 dengan tukang minyak
	16.00 – 20.00	Jaga Sore		
2	08.00 – 12.00	Jaga Pagi	Mualim 3 dengan juru mudi dan panjarwala	A.M.K. 3 dengan tukang minyak
	20.00 – 24.00	Jaga Malam		
3	00.00 – 04.00	Jaga tengah malam	Mualim 2 dengan juru mudi dan panjarwala	A.M.K. 2 dengan tukang minyak
	12.00 – 16.00	Jaga Siang		

## DAFTAR ISTILAH

- Access Control System* : Sistem yang digunakan untuk mengontrol setiap personal yang naik ke atas kapal.
- Binocular and Night* : Alat yang di pegang dengan tangan untuk meneropong target disekitar kapal
- CCTV (Closed Circuit TV)* : Kamera terpadu adalah alat untuk memonitor daerah terbatas dan merupakan bagian dari sistem keamanan terpadu yang dapat disesuaikan jumlahnya akan kebutuhan terpadu diatas kapal.
- Company Security Officer* : Petugas Keamanan Perusahaan adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan; bahwa suatu rancangan keamanan kapal diperkuat, disampaikan untuk persetujuan, dan kemudian menerapkannya dan memeliharanya, dan untuk berhubungan dengan petugas fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.
- Fire Hose* : Salah satu alat pemadam kebakaran berupa selang yang dapat digunakan ketika terjadi kebakaran, dan juga untuk mencegah para perompak naik ke kapal dengan cara menyemprotkan air panas.
- Global Positioning System* : Sistem untuk menentukan letak di permukaan bumi dengan bantuan penyelarasan (*synchronization*) sinyal satelit. Sistem ini menggunakan 24 satelit yang mengirimkan sinyal gelombang mikro ke Bumi.
- GMDSS* : Sistem Keselamatan Maritim Global adalah sebuah sistem komunikasi terpadu yang berfungsi untuk memastikan bahwa kapal tidak dalam marabahaya.
- International Safety Management Code (ISM Code)* : Kodifikasi penting produk *International Maritime Organisation* (IMO) untuk

memberlakukan semua instrumen Hukum Internasional dalam keselamatan dan perlindungan laut secara ragam dan menyeluruh.

*International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*: Langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran menjadi penting untuk diimplementasikan secara konsisten di atas kapal. *ISPS Code* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September 2001 di Amerika Serikat.

*Metal and Explosive Detector*: Alat yang digunakan untuk mendeteksi logam seperti senjata tajam, senjata api dan bahan peledak.

*Public Address (PA System)*: Alat yang digunakan untuk memberi pengumuman kepada seluruh ABK maupun penumpang di atas kapal.

*Safety Of Life At Sea (SOLAS)*: Konvensi dari IMO (*International Maritime Organization*) berisi panduan keselamatan di laut, yang berisi peraturan-peraturan sebagaimana tercantum dalam Konvensi Internasional tentang keselamatan jiwa di laut.

*Ship Security Officer (SSO)* : Perwira Keamanan Kapal adalah personil di atas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh Perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

*Ship Security Plan* : Rancangan Keamanan Kapal adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan di atas kapal yang dirancang bangun

untuk melindungi manusia diatas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

*Vision Binoculars*

: Untuk jenis *Night Vision* khusus digunakan pada waktu malam hari yang berfungsi sebagai *infra red*.



**PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH**

NAMA BAMBANG PRAKOSO ANDI WIBOWO  
NIS 03098/N-I  
BIDANG KEAHLIAN NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM PENERAPAN ISPS CODE  
DI MV. MERATUS ULTIMA 1

B. Masalah Pokok

1. Kurangnya pemahaman perwira tentang keamanan kapal sesuai aturan *JSPS Code*
2. Kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga oleh perwira

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Memberikan familiarisasi bagi perwira untuk meningkatkan pemahamannya tentang aturan ISPS Code
2. Memaksimalkan pelaksanaan dinas jaga dan pengawasan terhadap perwira jaga

Menyetujui :

Dasen Pembimbing I

Dasen Pembimbing II

Jakarta, 15 Januari 2024

Penulis

  
Capt. Bima Setiyawan, M.M  
Dasen STIP

  
Ir. Mauritz H. M. Sibarani, DESS., ME  
Pembina Utama Madya, N/d  
NIP. 19681129 199403 1 002

  
Bambang Prakoso A. W.  
NIS: 03098/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

  
Capt. Suhartini, MM, MMTr  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19800307 200502 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

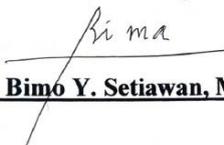


**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : BAMBANG PRAKOSO ANDI WIBOWO  
NIS : 03098/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM  
PENERAPAN ISPS CODE DI MV. MERATUS ULTIMA I

Jakarta, Februari 2024

Dosen Pembimbing I,

  
**Capt. Bimo Y. Setiawan, MM**

Dosen Pembimbing II,

  
**Ir. Mauritz H. M. Sibarani, DESS., ME**  
Pembina Utama Madya, IV/d  
NIP. 19681129 199403 1 002

Ketua Jurusan Nautika

  
**Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M. Tr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH

Nama : BAMBANG PRAKOSO ANDI WIBOWO  
NIS : 03098/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM  
PENERAPAN ISPS CODE DI MV. MERATUS ULTIMA I

Penguji I

**Dr. Capt. Erwin F.M. M.MTr**  
Pembina (IV/b)  
NIP. 19730708 200502 1 001

Penguji II

**Capt. Erika D.S. S.Si.T., M.Mar**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 197911032009 122003

Penguji III

**Dedek Tri Mardianta. Mpd**  
Penata IX  
NIP. 19960316 202321 1 011

Mengetahui:  
Ketua Jurusan Nautika

**Dr. Capt. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.MTr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas semua anugerah-Nya, yang memungkinkan penulis untuk menyelesaikan makalah mengenai "Peningkatan Kinerja Perwira Jaga Dalam Penerapan ISPS Code di MV. Meratus Ultima 1" dengan sebaik mungkin.

Makalah ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran warga negara Indonesia dalam memahami sejarah tanah air dan untuk memperkuat rasa cinta dan bangga akan identitas nasional, sehingga mereka dapat meneruskan perjuangan dan cita-cita yang diletakkan oleh para pahlawan pendiri bangsa.

Penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada semua individu dan pihak yang telah memberikan bantuan, fasilitas, masukan, dan dukungan dalam penulisan makalah ini, sehingga penulis berhasil menyelesaikannya sesuai dengan waktunya. Semoga Allah SWT membalas kebaikan mereka dengan berlipat ganda.

Kendati penulis telah berusaha semaksimal mungkin dalam menyusun makalah ini, penulis sadar bahwa kemungkinan masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang konstruktif dari semua pembaca.

Akhir kata, saya berharap makalah ini dapat menjadi sumber pengetahuan yang bermanfaat bagi masyarakat.

Jakarta, 26 Februari 2024

Penulis



Bambang Prakoso A. W.

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**DIVISI PENGEMBANGAN USAHA**  
**PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

Judul Makalah : **PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM PENERAPAN ISPS CODE DI MV. MERATUS ULTIMA 1**

Dosen Pembimbing I : **Capt. Y. Bima Setiyawan, M.M**

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	15 Januari 2024	a. Bahas Judul, disepakati Judul : <b>PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM PENERAPAN ISPS CODE MV. MERATUS ULTIMA 1</b> b. Bisa lanjut tulis Bab-1, setelah memperoleh persetujuan-judul dari Bpk Pembimbing-2 dan Ibu Ka Divisi	<i>Bima</i>
2	12 Feb '24	Bahas Bab-1 Ok → lanjut tulis Bab-2	<i>Bima</i>
3	13/2-24	Bahas Bab-2 → perlu perbaikan	<i>Bima</i>
4	14/2-24	Bab-2 sudah diperbaiki → lanjut tulis Bab-3	<i>Bima</i>
5	15 Feb-24	Bahas Bab-3 → perlu perbaikan	<i>Bima</i>
6	16 Feb-24	Bab 3 ok → lanjut tulis Bab-4	<i>Bima</i>
7	17 Feb-24	Bahas Bab-4, Ok → lengkapi daftar istilah ship's particulars, Crew list dll	<i>Bima</i>
		Selesai, siap maju uji Makalah.	<i>Bima</i> 17/2-24

Catatan : .....

.....

.....

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah : PENINGKATAN KINERJA PERWIRA JAGA DALAM PENERAPAN  
ISPS CODE DI MV. MERATUS ULTIMA 1

Dosen Pembimbing II : Ir. Mauritz H. M. Sibarani, DESS.,ME

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	30/1/2024	Pengajuan Sinopsis	
2	12/1/2024	Bab I perbaikan	et
3	13/1/2024	Bab II perbaikan	et
4	15/1/2024	Bab III perbaikan email dengan kecapak peminori	et
5	16/1/2024	Bab IV di kecapak daftar ini, daftar peminori perbaikan daftar peminori dan daftar email	et
6	19/1/2024	Materi selesai siap untuk diuji	et

Catatan : .....

.....

.....



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA



DAFTAR HADIR PENGUJI MAKALAH

TINGKAT IJAZAH : ANT - 1  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
HARI / TANGGAL : Kamis / 22. Februari - 2024

NO.	NAMA	TANDA TANGAN	
1.	Dr. Capt. Erwin F. Manufong, M.M.Tr	1.	
2.	Capt. Erika Dwi Sulistyorini, S.Si.T.M.Mas		2.
3.	Dede Tri Mardiana, S.Pd-M.M	3.	
4.			4.

Jakarta,  
Ka.Sub.Div. Pelayanan Diklat Pelaut

**ADIN SAYEKTI, S.S.T.PEL**  
NIP. 19870402 201402 1 004



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGGUJIAN MAKALAH  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA  
NIS  
PROGRAM DIKLAT PELAUT  
HARI/TANGGAL  
JUDUL MAKALAH

: Bambang Pruloso A.W  
: 03090  
: ATR - 1  
: Kamis 22 - Feb - 2024  
: Peningkatan Kinerja Perusa Jaga dalam  
: Penerapan ISPS code di MV Meratus Ultima-1

UNSUR YANG DINILAI	NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
<b>A. MATERI MAKALAH</b>				
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan		90	35%	31,5
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
<b>B. TEKNIK PENYAJIAN</b>				
1. Kemampuan Menyajikan		88	20%	17,6
2. Penggunaan Sarana Penyajian				
3. Ketepatan Waktu				
<b>C. PEMBAHASAN</b>				
1. Kemampuan Menanggapi		90	35%	3,5
2. Bobot Tanggapan				
3. Ketajaman Bahasan				
<b>D. SIKAP PENYAJIAN</b>				
1. Disiplin		88	10%	8,8
2. Aktivitas				
3. Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D				89,4

Jakarta, 22 - Feb - 2024

PENGUJI

Erwin. Fm