



**UPAYA MEMINIMALISIR TERJADINYA DEFISIENSI
TERHADAP INSPEKSI *PORT STATE CONTROL* (PSC)
OLEH *AUSTRALIAN MARITIME SAFETY AUTHORITY*
(AMSA) TERHADAP KELAYAKAN KAPAL**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel)
pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

RAEHAN HIDAYATULLAH
551811136778 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

UPAYA MEMINIMALISIR TERJADINYA DEFISIENSI
TERHADAP INSPEKSI *PORT STATE CONTROL* (PSC) OLEH
AUSTRALIAN MARITIME SAFETY AUTHORITY (AMSA)
TERHADAP KELAYAKAN KAPAL

Disusun Oleh :

RAEHAN HIDAYATULLAH
NIT. 551811136778 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

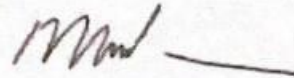
Semarang, Januari 2023

Dosen Pembimbing I
Materi



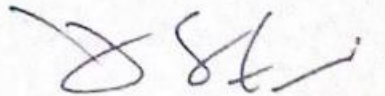
Capt. EKO MURDIYANTO, Sp1., M.Pd., M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19570618 198203 1 002

Dosen Pembimbing I
Metodologi dan Penulisan



H. MUSTHOLIQ, MM, M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19650320 199303 1 002

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA



YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Upaya Meminimalisir Terjadinya Defisiensi Terhadap Inspeksi *Port State Control* (PSC) Oleh *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA) Terhadap Kelayakan Kapal" karya,

Nama : RAEHAN HIDAYATULLAH

NIT : 551811136778 N

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 30 Januari 2023

Semarang, 30 Januari 2023

PENGUJI

Penguji I : Capt. K. G. SENGADJI, M.M. M.H
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19591016 199503 1 001

Penguji II : YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Penguji III : AWEL SURYADI, S.ST., M.Si
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19700711 199803 1 003

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Raehan Hidayatullah

NIT : 551811136778 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Upaya Meminimalisir Terjadinya Defisiensi Terhadap Inspeksi *Port State Control* (PSC) Oleh *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA) Terhadap Kelayakan Kapal”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 30 Januari 2023

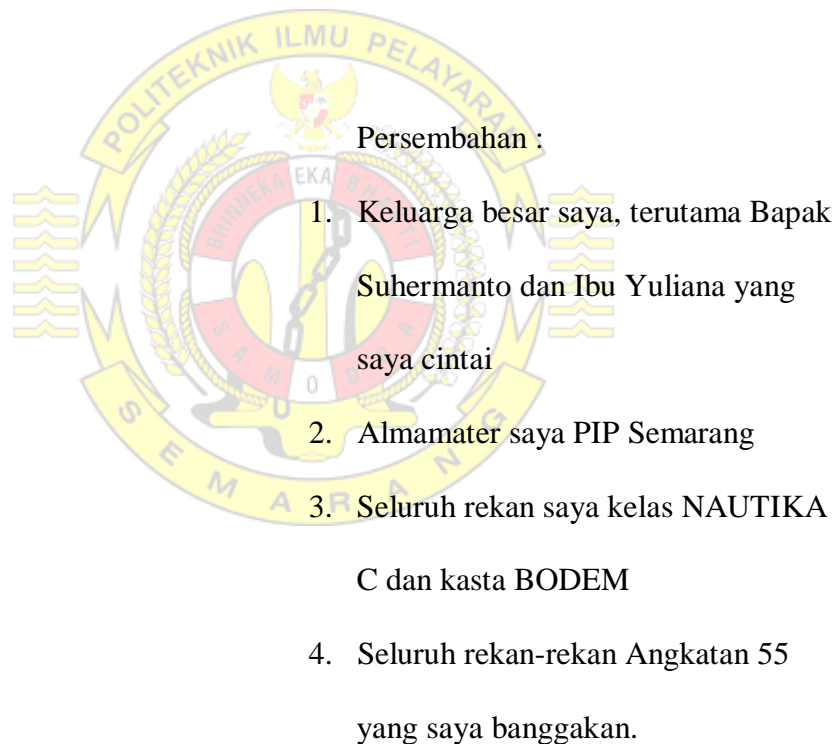
Yang menyatakan pernyataan,


RAEHAN HIDAYATULLAH
NIT. 551811136778 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

- Ketika dunia jahat kepadamu, maka berusahalah untuk menghadapinya karena tidak ada orang yang membantumu jika kau tidak berusaha.
- Menuju baik itu baik.
- Ijazah itu cuma tanda seseorang pernah belajar, bukan tanda seseorang pernah berpikir.



PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya peneliti telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Upaya meminimalisir terjadinya defisiensi terhadap inspeksi *Port State Control* (PSC) oleh *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA) terhadap kelayakan kapal”.

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


Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat. Dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.ST., MM., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Eko Murdiyanto M.Pd.,M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi atas bimbingan dan arahnya.
4. Bapak H. Mustholiq MM.,Mar.E selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan atas bimbingan dan arahnya.

5. Seluruh tim penguji skripsi ini.
6. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. Perusahaan PT. JASINDO DUTA SEGARA dan POS SM dan seluruh crew kapal MV. PAN MUTIARA yang telah memberikan kesempatan untuk penelitian dan praktk laut dan membantu proses penulisan skripsi ini.
8. Orang Tua saya, Bapak Suhermanto, Ibu Yuliana, yang turut membantu dan mendukung baik secara moril maupun materi hingga selesainya skripsi ini. Serta adik-adik saya, Zahwa, Karin dan Gizha, dan pacar saya Aulia kalian adalah motivasi saya untuk selalu melakukan yang terbaik.
9. Seluruh teman-teman angkatan LV terutama teman-teman Prodi Nautika yang tidak mungkin disebutkan satu persatu.

Dengan segala kerendahan hati peneliti menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Peneliti mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dalam penyempurnaan skripsi ini. Peneliti berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang khususnya prodi Nautika dan bagi seluruh pembaca skripsi ini.

Semarang, 30 Januari 2023

Peneliti

RAEHAN HIDAYATULLAH
NIT. 551811136778 N

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iv
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
<i>ABSTRACT</i>	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Hasil Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian	20
BAB III METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Peniltian	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Peniltian	Error! Bookmark not defined.

C. Sampel Sumber data Penelitian	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian keabsahan Data.....	Error! Bookmark not defined.
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Gambaran Konteks Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data.....	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	22
A. Simpulan.....	22
B. Keterbatasan Masalah.....	23
C. Saran.....	23
DAFTAR PUSTAKA	25
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	26
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	38

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan penelitian terdahulu dengan sekarang.....	38
--	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian.....	21
Gambar 4.1 Kapal MV. Pan Mutiara.....	40
Gambar 4.2 Peralatan di dalam <i>lifeboat</i>	57
Gambar 4.3 Pemeriksaan terhadap <i>smoke detector</i> dan <i>lifejacket</i>	58



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 IMO Crew List MV. Pan Mutiara.....	64
Lampiran 2 Ship's Particular MV. Pan Mutiara.....	65
Lampiran 3 AMSA PSC Report MV. Pan Mutiara.....	66
Lampiran 4 Studi Dokumentasi.....	69
Lampiran 5 Transkrip Wawancara.....	72



ABSTRAKSI

Hidayatullah Raehan, 2023, NIT: 551811136778 N, “Upaya Meminimalisir Terjadinya Defisiensi Terhadap Inspeksi *Port State Control* (PSC) Oleh *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA) Terhadap Kelayakan Kapal”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd., M.Mar., Pembimbing II: H. Musholiq, MM., M.Mar.E.

Kesepakatan yang dibuat antara negara-negara Eropa pada tahun 1978 untuk memastikan bahwa kondisi kerja di atas kapal sesuai dengan standar *International Labour Convention* (ILO). Menyusul tenggelamnya kapal Amoco Cadiz di tahun tersebut, undang-undang baru disahkan untuk memastikan keselamatan pelaut dan untuk mencegah polusi. *Port State Control Inspection* bertujuan untuk memastikan bahwa kapal asing yang singgah di pelabuhan negara mematuhi semua peraturan internasional yang berlaku. *Australian Maritime Safety Authority* bertanggung jawab untuk memastikan kelayakan kapal asing dan memfasilitasi operasi penyelamatan di wilayah nasional dan zona ekonomi eksklusif (ZEE) Australia. MV. Pan Mutiara mempersiapkan berbagai macam hal ketika adanya inspeksi kelayakan kapal oleh PSCO dari pihak AMSA yang akan dilakukan ketika kapal tiba di pelabuhan Hay Point, Australia.

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penyampaian masalah dengan metode deskriptif kualitatif merupakan sebuah metode penelitian yang memanfaatkan data kualitatif dan dijabarkan secara deskriptif. Jenis penelitian deskriptif kualitatif digunakan untuk menganalisa kejadian dan fenomena ketika peneliti melakukan praktik laut di atas kapal MV. Pan Mutiara.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti di kapal MV. Pan Mutiara pada tanggal 28 November 2020 sampai dengan 15 Oktober 2021, dapat disimpulkan bahwa upaya yang dilakukan *crew* dalam menghadapi inspeksi oleh AMSA yaitu dengan memeriksa dan melakukan *maintenance* terhadap peralatan di atas kapal, dengan melakukan pemeriksaan tersebut guna mencegah terjadinya defisiensi terhadap pemeriksaan kelayakan kapal oleh inspektur AMSA. Dalam melakukan perawatan di atas kapal dibutuhkan ketelitian pada saat memeriksa peralatan tersebut guna mencegah defisiensi. Memberikan edukasi dan pengarahan terhadap *crew* untuk mempersiapkan serta menjelaskan tugas-tugas *crew* ketika adanya inspeksi oleh AMSA.

Kata kunci: Inspeksi dan Defisiensi, AMSA

ABSTRACT

Hidayatullah Raehan, 2023, NIT: 551811136778 .N, “The Minimized Response to the Inspection of Port State Control (PSC) by the Australian Maritime Safety Authority (AMSA) on the Ship’s Worthiness”, thesis for Nautical Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytecnic of Semarang, Supervising I: Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd., M.Mar Supervising II: H. Mustholiq, MM., M.Mar.E

An agreement made between European countries in 1978 to ensure that working condition on board the ship coincided with the International Labour Convention (ILO). Following the sinking of the Amoco Cadiz vessel in that year new laws were passed to ensure the safety of seaman and to prevent pollution. The Port State Control maggots aims to ensure that foreign vessels passing through state port comply with all prevailing international regulation. Australian Maritime Safety Authority was responsible for ensuring the worthiness of foreign vessels anda facilitating rescue operation in Australia’s national and exclusive economic zones. MV Pan Mutiara preparing for variety of things as the ship’s inspection of the worhtiness from Port State Control Officer on AMSA was to be completed when the ship arrived at the port of Hay Point, Australia.

The research method used by the writer int the workable qualitative method, is a methode of study that uses qualitative data and describes it in a descriptive way. The kind of qualitative descriptive study is used to analyze events and phenomena when researchers are doing sea project on the MV. Pan Mutiara.

Based on the results of research that has been done by the author on the ship MV. Pan Mutiara on November 28, 2020 to October 15, 2021, crews are faced with the AMSA inspection by inspecting and maintenance of on board equipment, by perfoming such checks to prevent future deducation from inspecting the vessel’s worthiness by the AMSA inspectors. Dilligent attention is requirede in conducting such operation upon the vessel, upon the examination and in the presence of equipment on board the ship, and if any equipment on board is damaged it may be wise to maje immediate repairs and after making repairs can be rechecked to ensure that the equipment can be used. Provide education and direction to the crew to prepare and expalin

the crew's duties during AMSA's inspection

Kata kunci: Inspection and Deficiency, AMSA



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebuah kesepakatan dibuat antara negara-negara Eropa pada tahun 1978 untuk memastikan bahwa kondisi kerja di atas kapal sesuai dengan standar *International Labour Convention* (ILO). Menyusul tenggelamnya Amoco Cadiz tahun itu, undang-undang baru disahkan untuk memastikan keselamatan pelaut dan untuk mencegah polusi. Untuk mengatasi masalah ini, pada tahun 1982, 26 negara Eropa dan Kanada menandatangani Nota Kesepahaman Paris (Paris MoU) yang setuju untuk membuat Kontrol Negara Pelabuhan. Itu dilakukan sebagai tanggapan atas ketidakmampuan negara bendera yang ditunjuk untuk mengklasifikasikan warganya dengan benar dan melaksanakan tanggung jawab inspeksinya.

Secara umum sebuah negara berhak untuk melakukan inspeksi terhadap kapal asing yang memasuki di daerah negaranya, yang bertujuan untuk mencegah kapal yang tidak sesuai standar *International Labour Convention* (ILO). Dengan adanya inspeksi kapal asing di suatu pelabuhan negara dengan tujuan untuk memverifikasi bahwa kondisi kapal dan peralatannya memenuhi berbagai persyaratan peraturan internasional hal ini merupakan pengertian dari *Port State Control*.

Australian Maritime Safety Authority (AMSA) adalah bagian kecil dari *Port State Control* yang bertanggung jawab untuk memastikan kelayakan kapal asing yang memasuki negara Australia. Pada tahun 1990, Australia

membentuk *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA), yang kini berkantor pusat di Canberra dan wilayah operasinya di seluruh wilayah nasional Australia dan ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif). Australia. Tanggung jawab AMSA termasuk memfasilitasi operasi penyelamatan penerbangan dan maritim yang aman di wilayah udara dan perairan Australia, mengelola administrasi keselamatan pelayaran, dan mengoordinasikan pemangku kepentingan sektor SAR (*Search and Rescue*). Australia, serta memberikan saran dan rekomendasi kepada badan-badan pemerintahan dalam hal keselamatan kapal dan penerbangan. Yurisdiksi inspektur PSC untuk memeriksa kapal asing setiap saat dan untuk memverifikasi bahwa kapal memenuhi standar internasional yang sesuai dijabarkan dalam undang-undang setempat, Undang-Undang Navigasi 1912, COLREG (*Collusion and Regulation*) 1972, yang dapat membantu menjaga kapal asing yang memasuki daerah atau suatu negara, dan para awak kapal memenuhi persyaratan dalam melaksanakan tugas mereka, serta kapal tersebut tidak menimbulkan ancaman bagi lingkungan di negaranya. Inspektur *Port State Control Officer* (PSCO) dari AMSA tersebut memiliki wewenang untuk melakukan inspeksi pada saat kapal berlabuh sandar dan pada saat inspeksi PSCO berhak memberikan peringatan atau defisiensi kepada kapal yang tidak sesuai dengan standar internasional yang telah ditetapkan, dan tentunya ini akan menjadi kerugian dalam operasional akibat terdapat defisiensi dan mungkin akan berdampak pada reputasi pemilik kapal atau perusahaan. Pada MV. Pan Mutiara dalam mempersiapkan inspeksi kelayakan kapal oleh PSCO dari pihak AMSA,

dimana kapal akan berlabuh sandar di pelabuhan Hay Point, Australia, untuk menghindari terjadinya defisiensi pada saat pemeriksaan yang dilakukan di pelabuhan tersebut. Oleh karena itu sebagai peneliti agar lebih memahaminya dalam menyusun karya tulis dengan judul “Upaya meminimalisir terjadinya defisiensi terhadap inspeksi *Port State Control* (PSC) oleh *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA) terhadap kelayakan kapal”

B. Fokus Penelitian

Berkaitan dengan kelayakan kapal yang sesuai dengan peraturan internasional agar tidak terjadinya defisiensi terhadap inspeksi di suatu pelabuhan negaranya dan tidak menjadi salah satu penghambat ketika dalam pengoperasian bongkar muat, maka peneliti memfokuskan penelitian pada beberapa hal, yaitu :

1. Hal-hal yang sering menyebabkan terjadi defisiensi di saat inspeksi oleh PSC maupun dari AMSA
2. Tindakan perwira untuk mempersiapkan ketika inspektor akan memeriksa kelayakan kapal di mulai dari dokumen kapal dan juga perlengkapan keselamatan dan perlengkapan pemadam kebakaran.
3. Memberikan informasi dan edukasi kepada kru agar lebih mempersiapkan ketika terjadi inspeksi kelayakan kapal oleh PSC agar tidak terjadi defisiensi yang mengakibatkan penundaan dalam pengoperasian bongkar muat yang dapat memberikan kerugian bagi pihak perusahaan maupun *pen-charter*.

C. Rumusan Masalah

Para peneliti mengenali banyak masalah berdasarkan konteks masalah dan pengamatan mereka sendiri terhadap aktivitas laut yang dilakukan di atas kapal MV. Pan Mutiara :

1. Faktor apa saja yang mempengaruhi defisiensi terhadap pemeriksaan kapal oleh *Port State Control Officer* (PSCO) dari pihak *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA) ?
2. Upaya apa yang akan dilakukan mualim agar tidak terjadi defisiensi atau peringatan dari pihak PSCO ?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah di atas maka dari peneliti memiliki tujuan yang hendak di capai yaitu:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat menyebabkan defisiensi ketika adanya inspeksi kelayakan kapal oleh *Port State Control Officer* (PSCO) dari AMSA ketika kapal akan melakukan berlabuh sandar di pelabuhan Hay, Point Australia.
2. Dengan upaya yang dilakukan oleh Mualim dalam mempersiapkan inspeksi kelayakan kapal yang dilakukan pada saat berlabuh sandar di pelabuhan Hay, Point Australia, bertujuan agar tidak mendapatkan defisiensi atau peringatan oleh PSCO.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dari penelitian ini diharapkan untuk perwira dan awak kapal agar dapat memahami dan lebih mempersiapkan dalam pemeriksaan kelayakan kapal agar tidak terjadi defisiensi dan tidak mendapatkan peringatan dari PSCO, dan ada manfaat lainnya sebagai berikut :

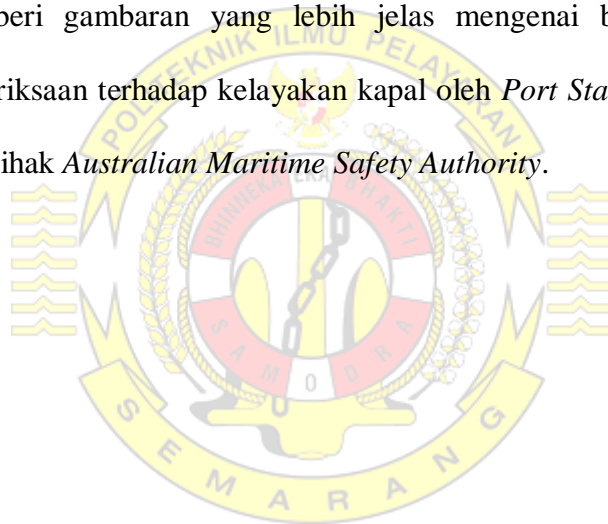
Manfaat secara teoritis

1. Sebagai sarana menambah ilmu pengetahuan dan wawasan terhadap kepada pembaca, khususnya dalam pembahasan mempersiapkan inspeksi kelayakan kapal oleh pihak PSC maupun AMSA
2. Dapat dijadikan sebagai bahan untuk peningkatan pengetahuan fungsi PSC dan AMSA pada keselamatan berlayar, dan dapat digunakan sebagai landasan untuk artikel penelitian di masa depan, yang mengarah pada presentasi temuan penelitian yang lebih andal dan terkini.

Manfaat Praktis

1. Sebagai saran dan masukan bagi pembaca dalam menghadapi inspeksi terhadap PSC dan AMSA agar tidak lalai dan mendapatkan teguran maupun defisiensi dan menyebabkan penundaan dalam pengoperasian bongkar muat, dan juga agar pembaca lebih teliti ketika adanya inspeksi agar semua hal-hal yang akan diperiksa oleh inspektur semua sudah dalam keadaan siap dan tanpa ada kesalahan sedikitpun.

2. Meningkatkan kesadaran bagi seluruh awak kapal dan tentunya perwira organisasi maritim dapat secara efektif menggunakan temuan studi ini di tempat kerja.
3. Taruna dan dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (PIP) dapat mengambil manfaat dari penelitian ini dan sumber daya lain yang tersedia di perpustakaan PIP.
4. Memberikan kontribusi pemikiran terhadap masyarakat dan pelaut pada umumnya serta dunia Pendidikan pelaut yang lain.
5. Memberi gambaran yang lebih jelas mengenai bagaimana proses pemeriksaan terhadap kelayakan kapal oleh *Port State Control Officer* dari pihak *Australian Maritime Safety Authority*.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Teori deskriptif setidaknya memberikan penjelasan tentang variabel-variabel yang diteliti melalui uraian-uraian yang terperinci dari berbagai sumber, dan inilah yang kita maksudkan ketika kita berbicara tentang “uraian teori”. Ketidacukupan dalam penjelasan peneliti tentang variabel yang diteliti baik secara individu maupun dalam hubungannya satu sama lain menunjukkan kurangnya keakraban dengan teori dan konteks. Oleh karena itu, peneliti perlu membaca secara luas dan efektif, menggunakan berbagai sumber seperti buku, teks, kamus, ensiklopedia, jurnal ilmiah, laporan penelitian, internet, dan lain-lain.

1. Pengertian Upaya

Dari yang dapat saya simpulkan, “usaha” berarti “usaha atau upaya untuk mencapai suatu tujuan untuk mengatasi masalah, mencari jawaban, dan mendapatkan apa yang diinginkan dengan usaha,” menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi V tahun 2016. Untuk mencapai tujuan dan memenuhi tugasnya, serta untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi operasinya, maka harus mengerahkan upaya produktif. Upaya yang diperlukan untuk mengirimkan tujuan, struktur dari apa yang harus ditangani atau dicari, juga disertakan. Singkatnya, upaya adalah tindakan yang dilakukan dengan maksud yang bertujuan untuk menghasilkan apa yang diinginkan.

2. Inspeksi Kapal

Teori inspeksi kapal adalah salah satu konsep panduan dalam penyelidikan ini. Pentingnya pemeriksaan kapal akan dibahas pada bab ini. Yang dimaksud dengan "pemeriksaan" adalah "pemeriksaan menyeluruh atau pemeriksaan langsung terhadap penerapan peraturan, tugas, dan lain-lain." dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi V tahun 2016. Dalam konteks kontrol kualitas, inspeksi ini dapat dianggap sebagai analisis menyeluruh terhadap produk atau layanan yang diproduksi untuk melihat apakah memenuhi semua kriteria penerimaan..

Inspeksi adalah cara terbaik untuk menggali dan menemukan masalah yang muncul serta digunakan untuk menilai resiko sebelum kerugian atau kecelakaan kerja terjadi. Inspeksi juga merupakan salah satu kegiatan preventif untuk menghindari segala resiko agar tidak terjadi menurut Putra (2017).

Dan pengertian inspeksi menurut Thahir, (2017:68) inspeksi merupakan suatu ilmu untuk menentukan keadaan atau kondisi suatu benda, proses febrikasi atau pengolahan, serta lingkungan. Inspeksi merupakan gabungan antara ilmu *engineering* atau ilmu keteknikan, manajemen, proses dan keahlian kejuruan yang hanya dapat dilakukan setelah melalui beberapa tahap yaitu tahap persiapan, pelaksanaan fisik, sertifikasi, pelaporan, dan *recording* atau pendataan.

Dapat disimpulkan dari beberapa teori yang sudah dijelaskan pengertian dari inspeksi kapal yaitu pengecekan atau pemeriksaan secara visual di bagian tertentu kapal sesuai dengan ketentuan yang telah di tetapkan untuk pengontrolan kondisi kapal tersebut. Inspeksi kapal hanya dapat dilaksanakan setelah melalui beberapa tahap yaitu persiapan, pelaksanaan fisik, pelaporan, setifikasi, dan pendataan.

3. Pengertian Defisiensi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) arti kata defisiensi berasal dari kata “defisien” yang berarti kurang, tidak sempurna, dan kurang baik. Dalam menghindari defisiensi atau kekurangan dalam perlengkapan di atas kapal maka hendaklah dari pihak perusahaan maupun *crew* kapal dapat melengkapi, di karenakan tidak sesuai dengan aturan yang berlaku,

4. PSC (*Port State Control*)

Pada peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 tahun 2022 *Port State Control* (PSC) adalah pengawasan negara terhadap kelaiklautan dan keamanan kapal asing yang masuk di wilayah pelabuhan guna memastikan pemenuhan persyaratan sesuai dengan ketentuan konvensi yang dilaksanakan oleh Syahbandar. Dan dalam Ilmu Kapal dan Logistik PSC adalah untuk memastikan bahwa kapal asing yang mengunjungi pelabuhan negara tersebut untuk mematuhi peraturan internasional, negara yang melakukan pemeriksaan kelayakan kapal yang dikenal sebagai inspeksi *Port State Control*. Hal ini dilakukan

untuk menjaga keamanan, keselamatan, dan polusi maritim dengan memastikan bahwa kapal tersebut diawaki dan dikelola sesuai dengan semua instrumen yang relevan. Inspeksi dimaksudkan untuk mencegah dampak ekonomi negatif terhadap negara tersebut, sebagai akibat dari insiden laut.

Kapten dan awak kapal harus selalu siap untuk pemeriksaan PSC, yang tidak hanya mengevaluasi kondisi kapal tetapi juga apakah semua *crew* mengetahui tugas dan tanggung jawabnya serta apa yang seharusnya mereka lakukan ketika adanya inspeksi tersebut. Inspektur PSC dari negara pelabuhan yang memenuhi syarat dari departemen kelautan pelabuhan melakukan pemeriksaan PSC. Standar *International Maritime Organization* (IMO) yang disetujui oleh negara bendera menetapkan bahwa inspeksi harus dilakukan di setiap pelabuhan yang dimasuki kapal asing setelah itu inspektur melakukan inspeksi diatas kapal, inspeksi yang dilakukan diatas kapal ada beberapa macam yaitu :

- a. *Class Inspection*
- b. *Flag State inspection*
- c. *ISM (International Safety Management) inspection*
- d. *ISPS (International Ship and Port Facility Security) inspection*
- e. *Protection and Indemnity Club inspection*
- f. *Vetting inspection*

Kapal yang melakukan perjalanan antar negara di area yang sama akan menjalani inspeksi yang sudah terkoordinasi, agar dapat

menghemat waktu dan uang bagi semua pihak yang terlibat dengan mengurangi kemungkinan inspeksi yang tidak perlu atau berlebihan. Selain itu, hal ini dapat memberikan penyetaraan di setiap pelabuhan dalam wilayah tertentu. Pada akhirnya tujuan harmonisasi inspeksi kontrol negara pelabuhan adalah untuk menjamin bahwa sebanyak mungkin kapal diperiksa dan untuk menghindari kapal diperiksa lebih dari satu kali kecuali ada alasan yang baik untuk melakukannya.

Langkah pertama inspeksi *Port State Control* (PSC) seringkali merupakan tinjauan menyeluruh terhadap semua sertifikat dan dokumen yang harus dibawa ke kapal sesuai dengan undang-undang khusus. Selain memverifikasi informasi tentang berbagai sertifikat dan dokumentasi, PSCO (*Port State Control Officer*) akan melakukan pemeriksaan menyeluruh atas kapal untuk mengonfirmasi kepatuhan terhadap konvensi. Jika PSCO tidak menemukan masalah selama pemeriksaan, dia akan memberikan *Clean Report* kepada kapten, umumnya dikenal sebagai Formulir A. Namun, jika ditemukan masalah, PSCO akan mengeluarkan *Deficiencies Report* juga dikenal sebagai Formulir B. merinci kekurangan spesifik dan tindak lanjut yang perlu diambil untuk memperbaiki kekurangan. Setelah verifikasi, itu akan ditambahkan ke sistem.

Petugas PSCO biasanya hanya melakukan pemeriksaan verifikasi pada kapal asing, di mana mereka memeriksa sertifikasi dan dokumen resmi lainnya untuk memastikan keabsahannya. Apabila kondisi kapal

dan perlengkapannya tidak sesuai dengan yang tertera pada sertifikat, maka dilakukan pemeriksaan secara menyeluruh. Faktor-faktor berikut memerlukan prosedur pemeriksaan ketat PSCO. Dari pemeriksaan surat keterangan kapal diketahui bahwa surat itu tidak sah karena:

- a. Kurangnya peralatan atau pengaturan yang disyaratkan oleh konvensi yang berlaku.
- b. Ketidakabsahan dokumen.
- c. Laporan subjektif pejabat kontrol negara pelabuhan tentang kondisi lambung kapal dalam kerusakan atau kekurangan struktural.
- d. Bukti langsung bahwa keselamatan krusial, pencegahan polusi, atau sistem navigasi tidak memadai.
- e. Bukti atau data yang menunjukkan bahwa kapten dan awak kapal tidak mengetahui aktivitas kapal yang penting untuk memastikan keselamatan penumpang atau mencegah kerusakan lingkungan
- f. Data atau indikasi bahwa pengoperasian kapal yang penting untuk melindungi keselamatan jiwa dan lingkungan belum lengkap.
- g. Tanda-tanda bahwa awak kapal mungkin tidak dapat berkomunikasi satu sama lain atau dengan orang lain di atas kapal.
- h. *Emission of false distress alerts* tidak diikuti dengan *cancellation procedures* yang tepat.
- i. Penerimaan laporan atau keluhan dari negara pelabuhan lain, yang berisi informasi bahwa kapal tampaknya di bawah standar.

Jenis inspeksi yang dilakukan sebagai berikut :

a. *Initial inspection* (Inspeksi Awal)

Initial inspection adalah dokumen dan sertifikat kapal (sertifikat, dokumen pelaut, sertifikasi *manning*, sertifikat ISSC, dan lain-lain) diperiksa pertama kali pada saat PSCO mengunjungi kapal asing tersebut.

Selain itu, aspek-aspek kondisi dan kebersihan kapal berikut ini akan dievaluasi untuk menjamin mereka sesuai dengan yang ditentukan oleh peraturan internasional. Hanya tampilan luar kapal yang diperlukan untuk membentuk opini tentang kebersihan kapal dan kualitas perawatan yang diberikan setelah PSCO berada di kapal. PSCO akan memeriksa lambung dari pengelupasan cat, karat, dan retakan atau penyok yang tidak diperbaiki. Sejauh mana anjungan kapal, kabin, *galley*, geladak (depan dan belakang), *cargo hold*, dan ruang mesin diperiksa tergantung pada penilaian pertama dari PSCO. Selain itu, PSCO juga akan memverifikasi apakah ada kekurangan yang di temukan pada inspeksi sebelumnya dan memastikan bahwa kekurangan tersebut telah diperbaiki sesuai dengan tenggat waktu yang di tentukan dalam laporan inspeksi.

b. *More detailed inspection* (Pemeriksaan lebih detail)

PSCO dapat melakukan pemeriksaan lebih mendalam jika ditentukan bahwa kapal, peralatannya, atau awak kapalnya terlihat dalam kondisi tidak memuaskan. Ada sertifikat dokumen yang tidak

valid, merupakan salah satu penjelasan yang kurang meyakinkan yang telah disajikan. Oleh karena itu, inspeksi yang lebih detail ini akan mencakup pemeriksaan area di mana kurang di yakini oleh PSCO dan termasuk juga area yang relevan dengan faktor utama atau tak terduga, dan area lain secara acak dari berikut ini :

- 1) Dokumen kru dan dokumen kapal
- 2) Kondisi struktural
- 3) Peralatan dan perlengkapan kedap air dan kedap cuaca
- 4) Sistem darurat
- 5) Komunikasi radio
- 6) *Cargo operation*
- 7) Keamanan kebakaran
- 8) Alarm
- 9) Mooring equipment
- 10) Peralatan navigasi
- 11) *Life Saving Appliances*
- 12) Barang berbahaya
- 13) Mesin penggerak dan bantu
- 14) Peralatan Pencegahan Polusi.

c. *Expand inspection* (Pemeriksaan yang mendalam)

Pemeriksaan menyeluruh terhadap kapal, termasuk evaluasi menyeluruh terhadap elemen konstruksi dan sistem keselamatan diatas kapal. Keselamatan awak kapal yang terlibat dalam aktivitas yang

sedang berlangsung, seperti penanganan kargo, harus dijaga setiap saat selama pemeriksaan. Kapal berada dalam kondisi berikut, yang membutuhkan pemeriksaan menyeluruh:

- 1) Kapal yang diklasifikasikan sebagai *High Risk Profile* (HRS) dan tidak diperiksa dalam lima bulan terakhir, tanpa memandang umur atau jenis kapal.
- 2) Kapal dengan *Standard Risk Profile* (SRS) yang berumur lebih dari 12 tahun dan tidak diperiksa dalam 10 bulan terakhir; ini termasuk kapal pengangkut minyak, kapal pengangkut gas, kapal *tanker* kimia, kapal curah, dan kapal penumpang.
- 3) Kapal dengan kategori usia *Low Risk Profile* (LRS) (kapal tanker minyak, kapal pengangkut gas, kapal tanker kimia, kapal curah, dan kapal penumpang) yang belum pernah diperiksa dalam 24 bulan terakhir (kapal ini mungkin berusia lebih dari 12 tahun)

Hal-hal berikut akan diperiksa ketika dalam *expanded inspection* (Pemeriksaan mendalam):

- a. Dokumentasi.
- b. Kondisi struktural.
- c. Peralatan dan Perlengkapan kedap air dan kedap cuaca.
- d. Sistem darurat.
- e. Komunikasi radio.
- f. *Cargo Operation*.
- g. Keamanan kebakaran.

- h. Alarm.
- i. *Mooring Equipment*.
- j. Peralatan navigasi.
- k. *Life Saving Appliances*.
- l. Barang berbahaya (*Dangerous Good*).
- m. Mesin penggerak dan bantu.
- n. Peralatan Pencegahan polusi.

Pemeriksaan menyeluruh ini akan mempertimbangkan faktor manusia sebagaimana didefinisikan oleh Organisasi Perburuhan Internasional, Manajemen Keselamatan Internasional, dan Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Pengawasan.

d. *Concentrated inspection*

Bentuk pemeriksaan terakhir ini membidik lokasi di mana PSCO lain telah melaporkan kekurangan yang parah, atau di mana norma IMO baru memerlukan tindakan yang lebih ketat.

Pemeriksaan semacam ini terjadi setahun sekali dan seringkali berlangsung selama tiga bulan, selain pemeriksaan yang lebih sering.

Daftar di bawah merinci prioritas perkembangan spesifikasi konvensi:

- 1) 2019 *Emergency Systems and Procedures*
- 2) 2018 *MARPOL Annex VI*
- 3) 2017 *Safety of Navigation*
- 4) 2016 MLC (*Maritime Labour Convention*)2006
- 5) 2015 *Entry into Enclosed Spaces*

- 6) 2014 *Hours of Rest (STCW)*
 - 7) 2013 *Propulsion and Auxiliary Machinery*
 - 8) 2012 *Fire Safety Systems*
 - 9) 2011 *Structural Safety and Load Lines*
 - 10) 2010 *Tanker Damage Stability*
 - 11) 2009 *Life saving Lifeboat Launching Arrangements*
 - 12) 2008 *Safety of Navigatio, Solas Chapter V*
 - 13) 2007 *Implementation of the International Safety Management Code (ISM-Code)*
 - 14) 2006 *MARPOL 73/78 Annex I*
 - 15) 2005 *Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)*
 - 16) 2004 *Labour and Live Circumstances: Working and Living Conditions*
 - 17) 2003 *Operational Compliance onboard Passenger Ships*
 - 18) 2002 *International Safety Management Code (ISM-Code)*
5. *Australian Maritime Safety Authorities (AMSA)*

Lebih dari sepersepuluh permukaan Bumi, atau 53 juta kilometer persegi, berada di wilayah Australia untuk operasi SAR di laut India, Pasifik, dan Selatan. Undang-Undang AMSA tahun 1990 mengamanatkan pembentukan AMSA untuk memenuhi komitmen pencarian dan penyelamatan Australia di bawah Konvensi Internasional tentang Pencarian dan Penyelamatan di Laut:

- a. *Chicago Convention*
- b. *Safety Convention*
- c. *International Convention on Maritime Search and Rescue 1979.*

Sebagai hasil dari mandat ini, *Rescue Coordination Centre AMSA* (RCC) didirikan untuk mengoordinasikan upaya SAR untuk mengatasi berbagai bencana laut. (*Australian Government, 2017*). Pada dasarnya *search and rescue* (SAR) adalah proses mencari, membantu, dan menyelamatkan orang-orang yang tersesat, berisiko hilang, atau dalam hal lain membutuhkan bantuan akibat bencana atau musibah. Menemukan kapal dan pesawat yang jatuh, mengevakuasi korban karam, pesawat jatuh, bencana alam, dan bencana lainnya, semuanya dengan tujuan menyelamatkan nyawa.

Inilah sebabnya mengapa pemerintah Australia bekerja keras untuk mengangkat masalah keamanan manusia ke status masalah keamanan nasional teratas. Sederhananya, *search and rescue* (SAR) adalah pencarian dan penyelamatan jiwa manusia yang hilang, dikhawatirkan hilang, atau berada dalam bahaya akibat bencana atau tragedi alam atau ulah manusia. Menemukan kapal dan pesawat yang jatuh, mengevakuasi korban kapal karam, pesawat jatuh, bencana alam, dan malapetaka lainnya, dan umumnya melakukan apapun untuk menyelamatkan nyawa. Inilah sebabnya mengapa pemerintah Australia bekerja keras untuk mengangkat masalah keamanan manusia ke status masalah keamanan nasional teratas. Sementara *Australian Maritime Safety*

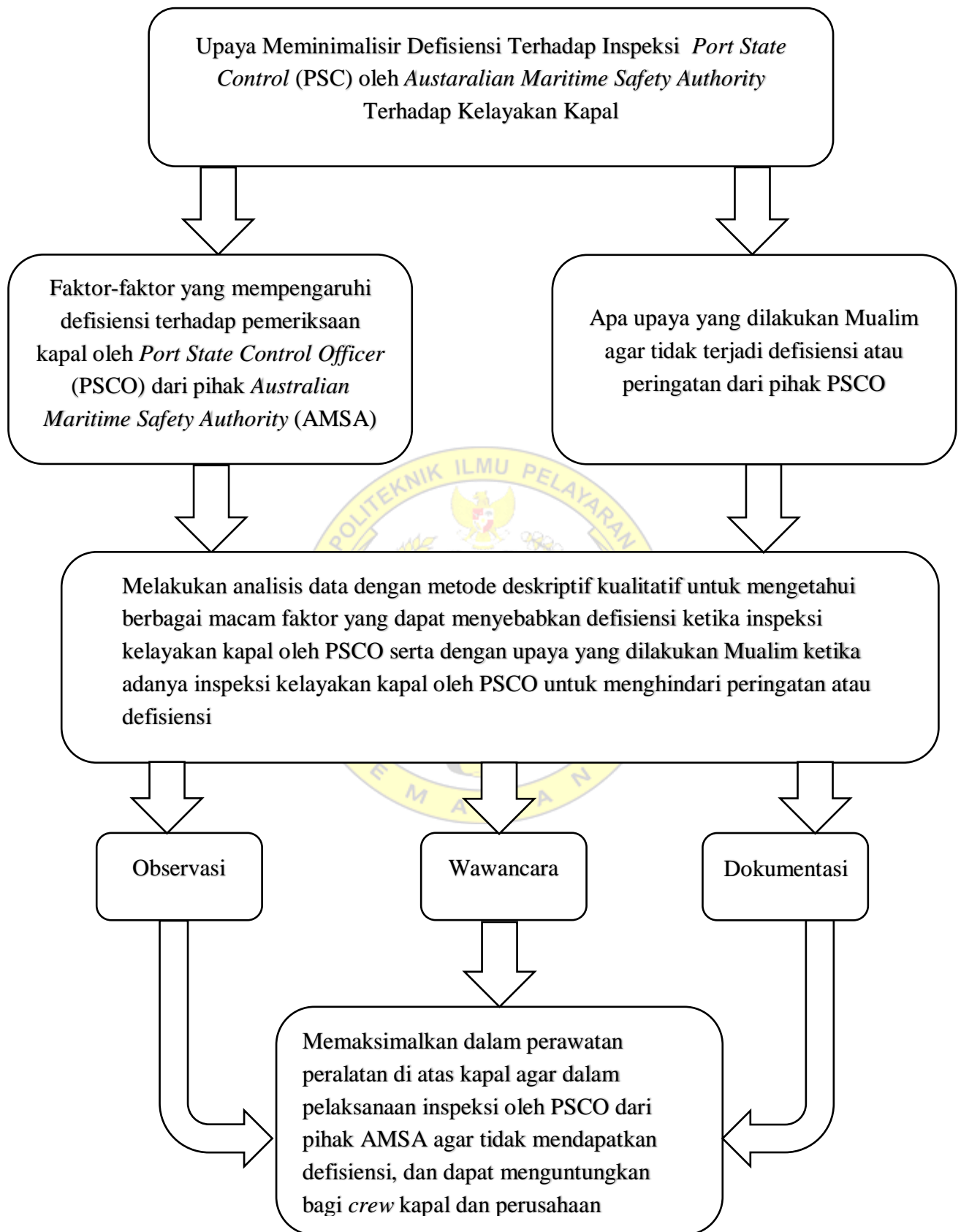
Authority (AMSA) berfokus pada isu-isu maritim, yurisdiksinya juga meluas ke darat dan udara. AMSA telah ada sejak didirikan pada tahun 1990, dan kantor pusatnya berlokasi di Canberra, yurisdiksinya mencakup seluruh Australia, termasuk ZEE (*Zone of Economic Exclusive Prerogative*) (*Australian Maritime Safety Authority, 2012*). Menurut bagan organisasi pemerintah, AMSA berada di bawah naungan Departemen Transportasi dan Infrastruktur (Departemen Transportasi dan Infrastruktur Australia). Sementara Undang-Undang Navigasi tahun 2012 dan Undang-Undang Perlindungan Laut (*Prevention of Pollution from Ships*) tahun 1983 memberikan landasan hukum bagi peraturan AMSA. Pemerintah Australia menyediakan AMSA dengan anggaran operasional tahunan sekitar US\$159 juta (*Australian Maritime Safety Authority, 2012*). AMSA bertanggung jawab atas lima item berbeda, yang masing-masing tercantum di bawah ini :

- a. Mendukung dan meningkatkan navigasi maritim dan penerbangan;
- b. Membantu pengunjung dan pelaut dalam bernavigasi di wilayah Australia dengan aman.
- c. Mengawasi administrasi keselamatan maritim.
- d. Memberikan saran kepada pemerintah dan parlemen tentang kerangka keselamatan pelayaran dan penerbangan.
- e. Mengkoordinasikan pemangku kepentingan SAR dalam operasi penyelamatan penerbangan dan laut.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian adalah gagasan di dalam penelitian yang memfasilitasi organisasi metodis dan penerimaan penelitian oleh semua pihak yang terlibat dengan menghubungkan representasi visual satu variabel dengan variabel lainnya. Karena hasil studi harus diberikan secara konsisten dan sesuai jadwal, kerangka penelitian sangat penting untuk produksi. Tujuan dari kerangka ini adalah untuk memfasilitasi perencanaan pra-penelitian yang lebih halus.

Kerangka berpikir juga bisa dibilang sebagai visualisasi dalam bentuk bagan yang saling terhubung. Dengan bagan itu dapat dikatakan bahwa kerangka berpikir adalah suatu alur logika yang berjalan di dalam suatu penelitian. Namun kerangka berpikir ilmiah juga bisa dibuat dalam bentuk poin-poin yang sesuai dengan variabel. Adapun variabel terbagi menjadi dua yaitu variabel terikat (dependen) dan variabel bebas (independent). Menurut Sugiyono (2017:60) mengemukakan bahwa, kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Untuk itu, metodologi kajian disajikan dalam bentuk bagan, sebagaimana digambarkan di bawah ini:



Gambar 2.1 Kerangka penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan dari pembahasan sebelumnya yang telah diuraikan oleh peneliti tentang upaya meminimalisir defisiensi dalam menghadapi inspeksi kelayakan kapal oleh *Port State Control Officer* dari pihak *Australian Maritime Safety Authority* pada MV. Pan Mutiara maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Faktor yang mempengaruhi defisiensi terhadap inspeksi pemeriksaan kelayakan kapal oleh PSCO dari pihak *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA) adalah:
 - a. Kurang teliti dalam perawatan diatas kapal

Dengan melakukan pemeriksaan berulang atau *double check* untuk memastikan bahwasannya peralatan diatas kapal sudah benar-benar diperbaiki agar pada saat pemeriksaan terhadap inspeksi oleh AMSA tidak terjadi defisiensi.

- b. Kurang pahamnya crew terhadap terhadap inspeksi oleh PSCO dari pihak AMSA

Dengan melakukan *safety meeting* ketika akan tiba di pelabuhan dan dilaksanakan inspeksi oleh AMSA, bertujuan agar *crew* lebih memahami ketika adanya inspeksi oleh AMSA.

2. Upaya yang dilakukan Muallim agar tidak terjadi defisiensi adalah :

a. Meminimalisir kerusakan peralatan diatas kapal

Dengan melakukan pemeriksaan serta perawatan terhadap peralatan di atas kapal, dan mengecek kembali keadaan peralatan tersebut, dan apabila terdapat kerusakan terhadap alat-alat diatas kapal, alangkah baiknya para *crew* segera melakukan perbaikan terhadap peralatan yang rusak tersebut, sehingga dapat digunakan kembali sebagaimana fungsi dari alat tersebut .

B. Keterbatasan Masalah

Meskipun telah dilakukan dan dilakukan dengan menggunakan metode ilmiah, penelitian ini tetap memiliki keterbatasan tertentu yakni :

1. Peneliti hanya menggunakan data dan kaidah penulisan yang sudah ada sebelumnya karena belum ada penelitian sebelumnya yang dapat dijadikan acuan dalam penulisan ilmiah ini.
2. Studi *cross-sectional* seperti yang dijelaskan disini hanya dapat membuktikan dalam keadaan seperti pada saat penyelidikan setiap perubahan berikutnya atau yang lalu berada di luar cakupan pekerjaan ini.

C. Saran

Dalam keadaan seperti itu, peneliti akan memberikan saran yang dapat diterapkan pada bab-bab sebelumnya jika memiliki masalah yang perlu ditangani sebelum pemeriksaan. Para peneliti akan memberikan rekomendasi-rekomendasi berikut dengan harapan bahwa mereka akan berfungsi sebagai

landasan untuk membangun sistem persiapan yang lebih efektif untuk inspeksi Pengawasan Pelabuhan oleh AMSA :

1. *Master* serta *officer* selalu memberikan arahan kepada *crew* lainnya untuk selalu melakukan pemeriksaan terhadap peralatan diatas kapal apabila terdapat kerusakan bisa disampaikan secara langsung kepada *officer* maupun *master* agar lebih siap dalam pelaksanaan perawatan diatas kapal
2. Setiap anggota tim diharapkan untuk berkomitmen pada sejumlah bidang pekerjaan yang berbeda, termasuk :
 - a. Anggota *crew* perlu diberi tahu tentang apa yang diharapkan dari mereka diatas kapal, dan selalu inisiatif melaporkan pihak yang bertanggung jawab apabila terdapat atau adanya kerusakan pada peralatan diatas kapal.
 - b. *Crew* harus dapat memahami tentang hal-hal apa saja yang dipersiapkan ketika terjadi inspeksi oleh AMSA. Dengan dilakukan *safety meeting* lebih awal agar para *crew* dapat mempersiapkannya.
 - c. Etos kerja yang kuat di antara awak kapal mana pun sangat penting untuk keberhasilan pelaksanaannya. inspeksi oleh AMSA.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Muchtar, Suwarma. 2015, Dasar Penelitian Kualitatif, Gelar Potensi Mandiri, Bandung
- Ar, H. T. (2015). Manajemen Keselamatan Maritim dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal ke Titik Nol (Zero Accident). *Jurnal Ilmiah Widya*, 3(2), 110-116.
- Bang, H. S., & Jang, D. J. (2012). Recent developments in regional memorandums of understanding on port state control. *Ocean Development & International Law*, 43(2), 170-187.
- Hadi, S. (2017). Pemeriksaan Keabsahan data penelitian kualitatif pada skripsi. *Jurnal Ilmu Pendidikan*, 22(1).
- <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx> diakses pada tanggal 12 Juni 2022
- <https://www.amsa.gov.au/vessels-operators/port-state-control/what-port-state-control> diakses pada tanggal 8 Desember 2022
- IMO, 2001, *Safety Of Life at Sea SOLAS 1974*, London
- IMO, 2001, *Procedure For Port State Control*, London
- Jogiyanto Hartono, M. (Ed.). (2018). *Metoda Pengumpulan dan Teknik Analisis Data*. Penerbit Andi.
- Moleong, Lexy J. 2017, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung
- Nugrahani, F., & Hum, M. (2014). Metode penelitian kualitatif. *Solo: Cakra Books*, 1(1), 3-4.
- Permata, L. (2019). PERAN INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) DALAM PROGRAM PENGAWASAN KAPAL-KAPAL ASING YANG MASUK KEPELABUHAN DI INDONESIA (Doctoral dissertation, FISIP UNPAS).
- Saputra, R. D., Pertiwi, Y., & Priyono, Y. (2022). Pemeliharaan Dan Penggunaan Alat-Alat Keselamatan. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 97-106.
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono. 2012, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Alfabeta, Bandung.
- Surahman, Ence, Adrie Satrio, and Herminarto Sofyan. "Kajian teori dalam penelitian." *JKTP: Jurnal Kajian Teknologi Pendidikan* 3.1 (2020): 49-58.

LAMPIRAN 1

IMO CREW LIST MV. PAN MUTIARA

PAN OCEAN										1.3 Call Sign			
1. Name of Ship (Ex: M/V STX MUTIARA) M/V PAN MUTIARA				IMO No. 9621390						V7A2511			
2. Port of Arrival HAY POINT, AUSTRALIA				3. Date of Arrival Jul-21									
4. Flag of Ship MARSHALL ISLANDS				5. Last Port of Call GUNSAN, SOUTH KOREA		11. Nature No of Identity Doc EXPIRED DATE				12. Date of Sign On		Place	
6.No	7. Family Name, Given Name.	7.1 M/F	8. Rank	9. Nationality	10. Date of Birth/ Place of Birth	Passport	Seaman Book						
1	LEE DONG KWON	M	CAPT	REP. OF KOREA	05 DEC 1975 BUSAN	M54206800 10 AUG 2030	BS 138-05702 3/3/2026			12 DEC 2020		YEOSU KOREA	
2	PRAMONO HERU HARSOYO	M	C/O	INDONESIA	06 MAY 1972 PURWOREJO	C1972966 3-Nov-23	E041936 12/4/2022			10 JUN 2021		BONTANG INDONESIA	
3	AGUSTINUS TELAUMBANUA	M	2/D	INDONESIA	01 AUG 1986 SIMANDRAOLO	C0752027 20 JUL 2023	E 141522 1/16/2022			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
4	DENNY ALPHARD WARDHANA	M	3/O	INDONESIA	31 DEC 1996 CIANJUR	C7932347 20 MAY 2026	F 002570 3/3/2024			10 JUN 2021		BONTANG INDONESIA	
5	CHON CHANG BOM	M	C/E	REP. OF KOREA	14 NOV 1966 NONSAN	M19387652 18 JUN 2030	BS050-02586 1/5/2026			29 JUN 2021		GUNSAN KOREA	
6	DADANG SUPRIADI	M	1/E	INDONESIA	07 APR 1976 SUKABUMI	C7793324 17 MAR 2026	E 141432 1/13/2024			10 JUN 2021		BONTANG INDONESIA	
7	VICTOR LUMBAN TOBING	M	2/E	INDONESIA	21 SEP 1991 PONTIANAK	C3095195 29 APR 2024	E 130942 1/4/2024			10 JUN 2021		BONTANG INDONESIA	
8	ADRIAN IVANDI	M	3/E	INDONESIA	15 OCT 1997 JAKARTA	B7162797 24 MAY 2022	E 157713 2/28/2022			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
9	JOKO SULASTOMO	M	BSN	INDONESIA	08 NOV 1974 MAGELANG	B7034066 10 MAY 2022	F 120340 4/30/2023			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
10	DEDI	M	AB/A	INDONESIA	20 NOV 1976 CIANJUR	C7793865 24 MAR 2026	G 075026 4/6/2024			10 JUN 2021		BONTANG INDONESIA	
11	TOMI IRAWAN	M	AB/B	INDONESIA	05 SEP 1984 BANGKALAN	C0905884 17 JUL 2023	E079043 5/9/2023			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
12	YAMIKA YANUARDO KUMONTOY	M	AB/C	INDONESIA	30 JAN 1977 JAKARTA	B9041800 11 JAN 2023	F 088284 11/29/2022			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
13	MUHAMMAD NIZAM	M	OS	INDONESIA	31 JAN 1995 JAMBU	C3902074 17 JUN 2024	D080455 5/26/2022			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
14	ADRIAN	M	NO.1/OLF	INDONESIA	30 APR 1980 JAKARTA	B8528721 15 NOV 2022	E 139729 12/15/2021			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
15	ILHAM UMAR	M	OLR/A	INDONESIA	07 DEC 1986 BRAJA KENCANA	C7792386 25 FEB 2026	G 041273 1/8/2024			10 JUN 2021		BONTANG INDONESIA	
16	ABDUL AZIS SANDIRI	M	OLR/B	INDONESIA	23 AUG 1981 CIMPU	B6669828 29 MAR 2022	G 019328 11/23/2023			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
17	HERMAN ACHMAD MANENG	M	OLR/C	INDONESIA	09 SEP 1983 JAKARTA	C7388377 24 NOV 2025	E111954 8/19/2023			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
18	IRZAL CANIAGO	M	C/COOK	INDONESIA	31 AUG 1964 CUPAK	C7386477 12 OCT 2025	G 074738 4/6/2024			10 JUN 2021		BONTANG INDONESIA	
19	ROHMAD EKO SUBEKTI	M	M/M	INDONESIA	27 MAY 1997 SUKOHARJO	X1067054 07 APR 2026	E 117534 9/20/2023			10 JUN 2021		BONTANG INDONESIA	
20	RAEHAN HIDAYATULLAH	M	D/CDT	INDONESIA	16 AUG 2000 SEMARANG	C6460037 27 FEB 2025	G 011710 7/1/2023			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	
21	ADHIMAS SETYA WIBAWA	M	E/CDT	INDONESIA	16 APR 2000 BANYUMAS	C4680268 04 SEP 2024	F 295248 10/28/2022			28 NOV 2020		BALIKPAPAN INDONESIA	

12. Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer

TOTAL 2 PERSON REP. OF KOREAN, 19 PERSON INDONESIA
(21 CREW MEMBERS INCLUDING MASTER)


 PAN OCEAN Co. Ltd.
 M/V PAN MUTIARA
MASTER
 V7A2511
 LEE DONG KWON
 MASTER OF M/V PAN MUTIARA

LAMPIRAN 2

SHIP'S PARTICULAR MV. PAN MUTIARA

SHIP'S PARTICULARS

Ship's Name **PAN MUTIARA** Official No. **8558** IMO No. **9621390**
 Call Sign **V7A2511** MMSI No. **538008558** Type of Ship **Bulk Carrier**
 Ship's Flag **Marshall Islands** Port of Registry **Majuro** Registry Cert No. **729-19**
 Owner **POS MARITIME PC S.A**
 Trust Company complex, Ajeltake road, Ajeltake Island, Majuro, Republic of the Marshall Islands MH96960
 Operator **PAN OCEAN CO.,LTD**
 Tower 8, 7, Jong-ro 5-gil, Jongno-gu, Seoul, 03157, Republic of Korea
 Tel +82-2-31-5475, Fax +82-2-316-5043, E-mail sychol1@panocean.com
 Manager **POS SM CO.,LTD**
 102, Jungang-daero, Jung-gu,48938, Busan, Republic of Korea
 Tel +82-51-400-1840, Fax +82-51-400-1993, E-mail mggim@possm.com
 Built by **New Times Shipbuilding Co.,Ltd.** Place Built **Jingjiang, China**
 Date of Keel Laid **17-Jun-2011** Last Dry Docked **20th Dec 2019, Zhoushan, China**
 Date of Built(Delivered) **08-Dec-2011** Last Annual Survey **20th Dec 2019, Zhoushan, China**
 Classification **Korean Register of Shipping (KR)** Class Cert No. **SGP-CC-0017-20**

	International	Suez	Panama
GRT	44,003	44,003	44,098
NET	27,714	27,714	27,714

 LOA **229.0 MTR** Register length **224.79 MTR**
 LBP **225.5 MTR** Breadth(MLD) **32.26 MTR** Depth(MLD) **20.05 MTR**

	Tropical	Summer	Winter
Freeboard(M)	5.327	5.628	5.929
Draft(MTR)	14.77	14.469	14.168
Displacement	97,203.4	95,047.0	92,891.4
Deadweight	83,333.4	81,177.0	79,021.4

 Lightship **13,870.00** Fresh Water Allowance **330 mm** T.P.C **71.9 MT**

Capacity	No.1	No.2	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7	Total Quantity
Grain(M ³)	12,558.2	14,862.3	14,447.7	12,882.7	14,454.5	14,399.40	14,486.50	98,091.3 CBM
Hatch Coaming	14.71 x 12.80	17.30 x 15.00	17.30 x 15.00	15.57 x 15.00	17.30 x 15.00	17.30 x 15.00	17.3 x 15.0	(Length x Width)
Hatch Cover	15.10 x 13.10	17.60 x 15.30	17.60 x 15.30	15.87 x 15.30	17.60 x 15.30	17.60 x 15.30	17.60 x 15.30	(Length x Width)

 BALLAST : 22,815.4 CBM, FO TANK 2476.8 CBM DO TANK 206.7 CBM FWT, DW 401.1 MT
 Service Speed (Ballast) **14.6 kts** (Laden) **12.9 kts** Propeller Immersion **6.9 M**
 M/E Power **9,800 kW** Type **MAN B&W S560MC-C8 TIER2** Propeller **5 Blades X RH(Fixed pitch)**
 From Keel to Main Antenna **47.5 M** From Keel to Hatch **22.6 M**
 Ship contact Inm-C **453848140(SSAS)** **453848141(LRIT)**
 Internet ☎ **+82-70 4497 2942** (Bridge) ☎ **+82-70 4497 2943**(Capt. Room)
 Inm-FB ☎ **+870 773 111 562** (Bridge) ☎ **+870 783 113 273**(Fax)
 E-mail panmutiara@panocean.com
 CSO **Mr. SEONG, KYUNG-IL** ☎ **+82-10-3458-9525**(M.P.) ☎ **+82-51-400-1765**(Office)/ Email kiseong@possm.com
 DP **Mr. KIM, YONG-IL** ☎ **+82-10-8861-4304**(M.P.) ☎ **+82-51-400-1850**(Office)/ Email ykkim@possm.com
 ☎ **+82-51-400-1995**(Fax)



LAMPIRAN 3

AMSA PSC REPORT MV. PAN MUTIARA

FORM A



Australian Government
Australian Maritime Safety Authority

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH IMO AND ILO PORT STATE CONTROL PROCEDURES

GPO Box 2181 CANBERRA ACT 2601 AUSTRALIA • Contact: Manager Ship Inspection Group • Phone: +61 2 6279 5048 • Fax: +61 2 6279 5058 • Email: psc@amsa.gov.au

1	name of reporting authority	Australia	2	name of ship	PAN MUTIARA
3	flag of ship	Marshall Islands	4	type of ship	bulk carrier
			5	call sign	V7A2511
5(b)	MMSI	538008558	6	IMO number	IMO 9621390
			7	gross tonnage	44003
8	deadweight (t)	81177	9	date keel laid	17.06.2011
			10	date of inspection	20.07.2021
11	place of inspection	Hay Point, QLD, Australia	12	classification society	Korean Register (KRS)
13	date of release from detention				
14	IMO company number	5895088	14(b)	particulars of company country of registration	POS SM Co Ltd
15	name and signature of master to certify that the information under 14 is correct	Lee Dong Kwan		signature	
				I acknowledge the obligations on the master or owner under SOLAS chapter I regulation 11(c)	
16	details of ship certificates at last intermediate or annual survey				

title	issuing authority	issue date	expiry date	survey date	survey authority	survey place
Cargo Ship Safety Construction	Korean Register (KRS)	12.07.2019	07.12.2021			
Cargo Ship Safety Equipment	Korean Register (KRS)	22.05.2020	07.12.2021			
Cargo Ship Safety Radio	Korean Register (KRS)	12.07.2019	07.12.2021			
International Air Pollution Prevention	Korean Register (KRS)	12.07.2019	07.12.2021			
International Anti-Fouling System	Korean Register (KRS)	12.12.2018				
International Ballast Water Management	Panama	09.02.2020	07.12.2021			
International Energy Efficiency	Korean Register (KRS)	12.12.2016				
International Oil Pollution Prevention	Korean Register (KRS)	12.07.2019	07.12.2021			
International Sewage Pollution Prevention	Korean Register (KRS)	12.07.2019	07.12.2021			
International Ship Security	Korean Register (KRS)	20.10.2019	19.10.2024			
Load Line	Korean Register (KRS)	12.07.2019	07.12.2021			
Tonnage	Korean Register (KRS)	24.06.2019				
Document of Compliance (Doc/TSM Code)	Korean Register (KRS)	13.04.2021	11.04.2026			
Safety Management Certificate (SMC/TSM Code)	Korean Register (KRS)	19.10.2019	18.10.2024			
Maritime Labour	Korean Register (KRS)	19.10.2019	18.10.2024			
Minimum Safe Manning Document	Panama	12.07.2019				

17	deficiencies	<input checked="" type="checkbox"/> No	18	ship detained	<input checked="" type="checkbox"/> No	19	supporting documentation	<input checked="" type="checkbox"/> No (see annex)
	issuing office	Mackay Office		phone	+61(07)4957 6644		fax	
	name	WHITE, John Patrick (Mr) <i>(duly authorised PSCO of reporting authority)</i>		signature				

This report must be retained on board for a period of two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.
This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port State that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place.
This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
Masters and companies are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.



REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH IMO AND ILO PORT STATE CONTROL PROCEDURES

GPO Box 2161 CANBERRA ACT 2601 AUSTRALIA • Contact: Manager Ship Inspection Group • Phone: +61 2 6279 5048 • Fax: +61 2 6279 5058 • Email: pec@amsa.gov.au

1	name of reporting authority	Australia	2	name of ship	PAN MUTIARA	6	IMO number	IMO 9621390
10	date of inspection	20.07.2021	11	place of inspection	Hay Point, QLD, Australia	21	action taken	22 responsible RO
20	seq code	nature of deficiency ¹⁾		convention				

OUTSTANDING DEFICIENCIES TO BE RECTIFIED

Date	20	seq code	nature of deficiency ¹⁾	convention	21	action taken	22	responsible RO
------	----	----------	------------------------------------	------------	----	--------------	----	----------------

name **WHITE, John Patrick (Mr)**
(duly authorised PSCO or reporting authority)

signature

¹⁾ This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.

FORM B

deficiency action codes	inspection action codes
10 deficiency rectified	
15 rectify deficiency at next port	
16 rectify deficiency within 14 days	
17 rectify deficiency before departure	
18 rectify deficiency within 3 months	
30 delamable deficiency	
46 rectify detainable deficiency at agreed repair port	
48 as in the agreed flag State condition	
49 as in the agreed rectification action plan (RAP)	
99 other	

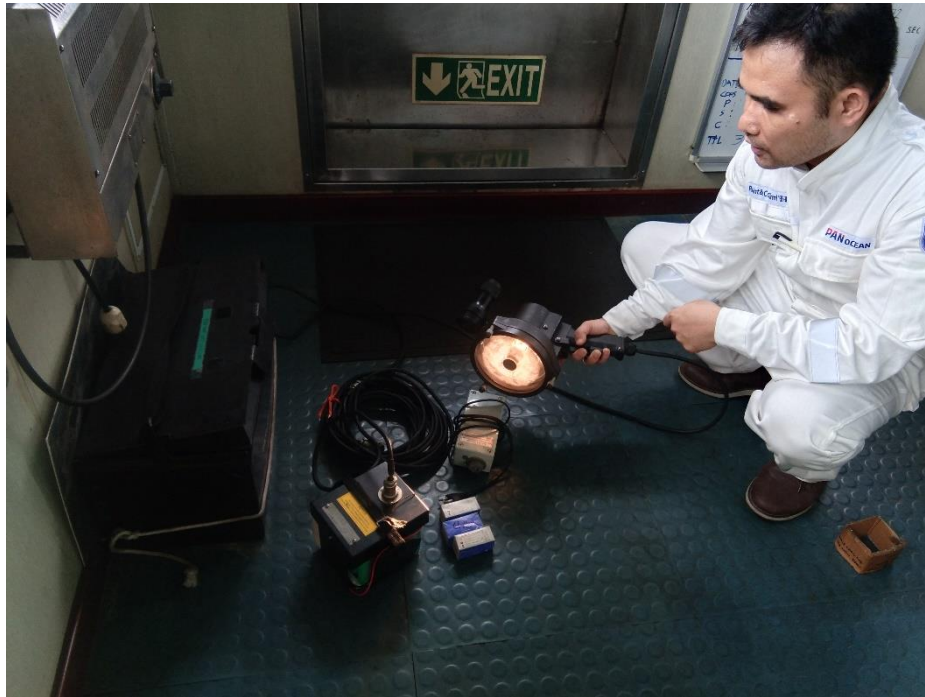
LAMPIRAN 4
STUDI DOKUMENTASI



Gambar MV. Pan Mutiara



Pemeriksaan terhadap *fire extingusiher*



Pemeriksaan terhadap peralatan di anjungan kapal



Pelaksanaan *safety meeting* di anjungan kapal



Pemeriksaan terhadap *lifebouy light*



Pemeriksaan terhadap *immersion suit*

LAMPIRAN 5

TRANSKIP WAWANCARA

A. Nahkoda MV Pan Mutiara (Capt. Lee Dong Kwon)

1. Apakah itu *Port State Control* dan tugasnya ?

Jawab :

Port state control adalah pemeriksaan kapal asing di suatu negara dengan bertujuan memverifikasi bahwa kondisi dan peralatan diatas kapal dengan keadaan layak. Jadi pada saat dipelabuhan akan ada PSCO (*port state control officer*) yang bertugas untuk pemeriksaan terhadap dokumen dan peralatan diatas kapal apakah masih layak digunakan, dan apabila terdapat kerusakan kita sebagai *crew* bertanggung jawab untuk memperbaiki peralatan tersebut sesuai tugas dan tanggung jawab masing-masing *crew*.

2. Apakah itu *Australian Maritime Safety Authority* ?

Jawab :

AMSA yaitu fungsi nya sama dengan PSC atau *Port State Control* baguan kecil dari AMSA yang berada di Australia, dan kalau PSC bagian dari US Coast Guard yang terletak di Amerika Serikat.

B. Chief Officer (Pramono Heru Harsoyo)

1. Apa yang dilakukan *crew* ketika adanya inspeksi oleh AMSA ?

Jawab :

Dari persiapan *crew* sendiri yang paling utama yaitu kita para *crew* harus mengetahui dan memahami ketika adanya inspeksi oleh AMSA,

dan para *crew* harus mengetahui *jobdesk* mereka sesuai dengan peraturan MLC (*maritime labour convention*).

2. Apa akibatnya ketika terdapat defisiensi dari pihak AMSA ?

Jawab :

Apabila terjadi defisiensi yang maka akan mengakibatkan penundaan saat pengoperasian bongkar muat dan dapat menghambat proses pelayaran selanjutnya defisiensi tersebut yang menjadi penyebab utamanya yaitu adanya kerusakan parah pada suatu peralatan keselamatan , seperti contoh *lifeboat david* terjadi kebocoran pada pompa hidroliknya yang menyebabkan sulitnya pergerakan pada saat *launching lifeboat* ke atas permukaan air laut. Maka apabila terdapat kerusakan yang fatal hendaklah para *crew* melakukan perbaikan dengan maksimal, dan setelah diperbaiki bisa dilakukan pemeriksaan kembali terhadap peralatan yang rusak tersebut untuk memastikan bahwasannya peralatan tersebut dapat digunakan sebagaimana fungsinya.

C. Mualim II (Agustinus Telaumbanua)

1. Pada saat inspeksi oleh AMSA, peralatan (yang di tanggung jawabkan Mualim II) apa saja yang akan di inspeksi oleh inspektor AMSA ?

Jawab :

Peralatan yang di pegang oleh Mualim II yang akan di periksa oleh inspektor AMSA biasanya, dari mulai alat-alat navigasi, buku-buku publikasi nautika, radio GMDSS, data-data pada *passage plan*, dan pengecekan pada pengisian *logbook* di kapal.

D. Mualim III (Denny Alphard Wardana)

1. Kapan pelaksanaan inspeksi kelayakan oleh pihak AMSA?

Jawab :

Dalam waktu pelaksanaan inspeksi biasanya pada saat sandar dipelabuhan, dan kita dapat mengetahui adanya inspeksi oleh AMSA dengan adanya *email* dari pihak agen pelabuhan setempat, dengan begitu *crew* bisa mempersiapkan ketika sebelum adanya inspeksi oleh inspektor AMSA tersebut.

2. Peralatan LSA (*life saving appliance*) dan FFA (*fire fighting appliance*) yang sering untuk diperiksa oleh AMSA apa saja ?

Jawab :

Untuk peralatan LSA yaitu pada *rescue boat* dan *life boat* yang perlu diperhatikan yaitu perlengkapan didalamnya, apakah sesuai dengan standar SOLAS apakah belum, dan untuk FFA yang sering di periksa oleh AMSA yaitu pada sistem alarm kebakaran dan juga alat pemadam kebakaran *portable*.

3. Persiapan apa saja yang di lakukan Mualim III ketika akan menghadapi inspeksi oleh AMSA ?

Jawab :

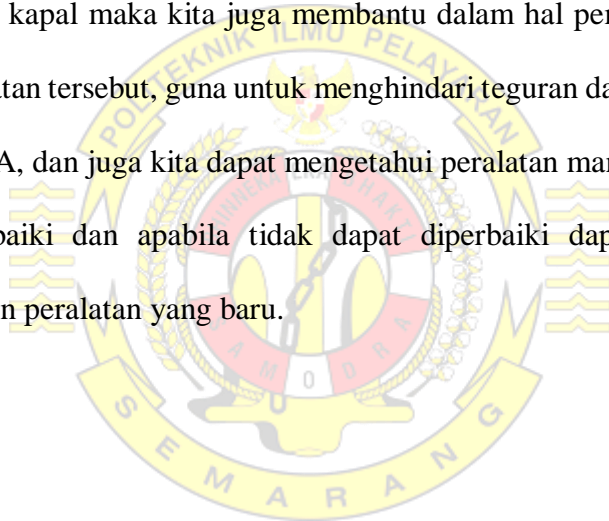
Dengan mempersiapkan dokumen-dokumen kapal seperti *ship certificate*, *statutory certificate*, dan *LSA/FFA certificate*. Dan juga melakukan pemeriksaan terhadap peralatan keselamatan dan peralatan kebakaran guna mencegahnya kerusakan pada peralatan tersebut.

E. *Able Seaman* (Tomi Irawan)

1. Hal apa saja yang dilakukan pak AB ketika akan adanya inspeksi oleh AMSA?

Jawab :

Yang dilakukan ketika mempersiapkan inspeksi oleh AMSA yaitu melakukan memeriksa dan *maintenance* terhadap keadaan hidrolik palka dan juga membantu para Muallim dalam melakukan perawatan peralatan di atas kapal, terutama peralatan LSA dan FFA yang begitu banyak diatas kapal maka kita juga membantu dalam hal pemeriksaan dengan peralatan tersebut, guna untuk menghindari teguran dari pihak inspektor AMSA, dan juga kita dapat mengetahui peralatan mana saja yang perlu diperbaiki dan apabila tidak dapat diperbaiki dapat menggantinya dengan peralatan yang baru.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Raehan Hidayatullah
2. Tempat, Tanggal lahir : Semarang, 16 Agustus 2000
3. Alamat : Jl. Kebon Arum Selatan VI
no. 9 Kab. Demak
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Suhermanto
 - b. Ibu : Yuliana
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD IT Permata Bunda : Tahun 2006-2012
 - b. SMP IT Nurul Islam : Tahun 2012-2015
 - c. SMA IT Ihsanul Fikri : Tahun 2015-2018
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang : Tahun 2018-2023
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)

Perusahaan : PT. Jasindo Duta Segara dan Pan Ocean. Co., Ltd

Nama Kapal : MV. Pan Mutiara

Masa Layar : 28 November 2020 – 15 Oktober 2021





