



**PENERAPAN *ISPS CODE* DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI
KAPAL MT B OCEAN**

SKRIPSI

**Tugas ini diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk
memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran**

Oleh

**HARRI NOORDY SADEWA
NIT. 551811136810 N**

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

2023

HALAMAN PERSETUJUAN
PENERAPAN *ISPS CODE* DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI
KAPAL MT B OCEAN

Disusun Oleh:

HARRI NOORDY SADEWA
551811136810 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 2023

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Penulisan

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

RETNO HARIYANTI, S.Pd, M.M
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001

Mengetahui / Menyetujui
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 “**PENERAPAN *ISPS CODE* DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI KAPAL MT B OCEAN**” karya,

Nama : Harri Noordy Sadewa

NIT : 551811136810 N

Program Studi : Nautika

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

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : **Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M**
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 195910161995031001

Penguji II : **YUSTINA SAPAN, S.Si.T, M.M**
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 197711292005022001

Penguji III : **MOHAMMAD SAPTA HERIYAWAN, S.Kom, M.si**
Penata (III/c)
NIP. 198609262006041001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.

Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19730704199803 1001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : **HARRI NOORDY SADEWA**

NIT : **551811136810 N**

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “PENERAPAN *ISPS CODE* DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI KAPAL MT B OCEAN”.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan penulisan) sendiri, bukan jiplakan 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 dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....2023

Yang membuat pernyataan,

HARRI NOORDY SADEWA

NIT. 551811136810 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Selalu ada harga dalam proses, nikmati saja lelah-lelah itu. Lebarakan lagi rasa sabar itu. Semua yang kau investasikan untuk menjadikanmu serupa yang kau impikan, mungkin tidak akan selalu berjalan lancar tapi gelombang-gelombang itu yang nanti bisa kau ceritakan. (Boy Chandra)
2. Tidak ada mimpi yang gagal, yang ada hanyalah mimpi yang tertunda. (Papa Brando Windah Barasudara)
3. *Life is (s)well.*



PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini yang berjudul “Penerapan *ISPS Code* Dalam Pencegahan Pembajakan Di Kapal MT B Ocean”. Skripsi ini disusun dan diajukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Nautika Program Diploma IV (D.IV), di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini diperkenalkanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T, M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
3. Yth. Ibu Retno Hariyanti, S.Pd, M.M selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
4. Ayah dan ibu tercinta yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual.
5. Pimpinan beserta karyawan PT. Amas Samudera Jaya yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di atas kapal
6. Firda Syakirina Purwoko yang selalu mendukung dan memberikan arahan terhadap saya.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang,

2023

Penulis

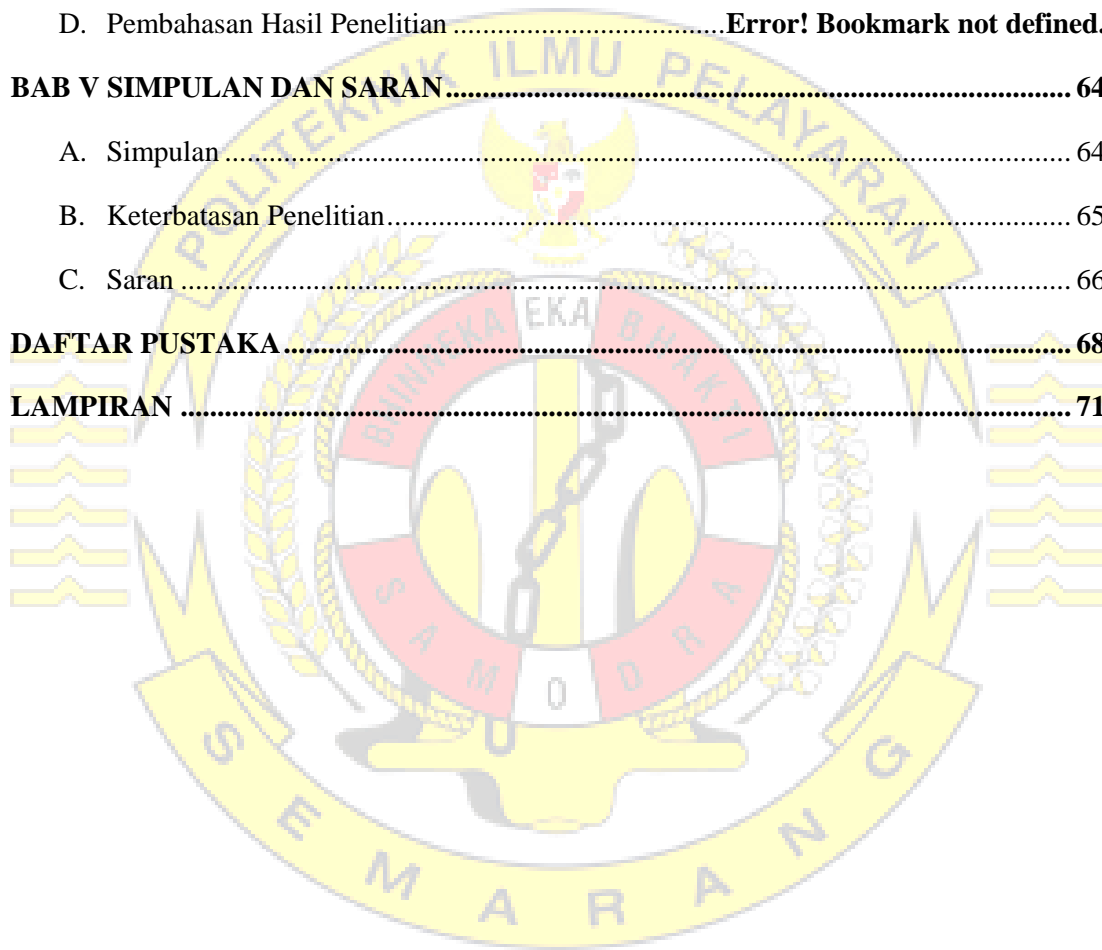
HARRI NOORDY SADEWA

NIT. 551811136810 N

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
ABSTRAKSI.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian	22
BAB III METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penelitian	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 Kualitatif	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.....	64
A. Simpulan	64
B. Keterbatasan Penelitian.....	65
C. Saran	66
DAFTAR PUSTAKA	68
LAMPIRAN	71



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan penelitian terdahulu dan sekarang **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.2 *Ship Particullars* MT. B Ocean **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.3 *Crew list* MT B Ocean **Error! Bookmark not defined.**



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Berita Acara Investigasi Kapal MT B Ocean	4
Gambar 1.2 Beberapa Bukti Barang Hilang dan Kerusakan pada Bagian Kapal.....	5
Gambar 2.1 Bagan Kerangka Penelitian.....	22
Gambar 3.1 Triangulasi dengan Tiga Sumber Data ...	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.1 Kapal MT. B Ocean	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.2 <i>Main Deck</i> tanpa <i>razor wire</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.3 Berita yang diterima melalui NAVTEX ..	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.4 Tim keamanan tambahan	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.5 Simulasi <i>drills</i> pencegahan pembajakan di <i>steering gear room</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.6 Simulasi <i>drills</i> pencegahan pembajakan di <i>bridge</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.7 Laporan yang diberikan dari pihak kapal ke perusahaan.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.8 Pemasangan <i>razor wire</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.9 Pemasangan <i>fire hose</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.10 Pemasangan boneka <i>dummy</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.11 Melepaskan <i>fender</i> kapal	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.12 <i>Emergency button</i> yang ada di <i>bridge</i> ..	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.13 Melakukan <i>test</i> VHF DSC	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.14 Telepon satelit yang berada di <i>bridge</i> ...	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Crew list</i> MT B Ocean.....	71
Lampiran 2 <i>Ship's particullars</i> MT B Ocean.....	72
Lampiran 3 Berita acara investigasi kapal MT B Ocean	73
Lampiran 4 Zona merah yang ditandai di ECDIS.....	74
Lampiran 5 Skenario <i>drills</i> keamanan kapal saat penyerangan di laut.....	75
Lampiran 6 Perlindungan fisik kapal MT B Ocean	76
Lampiran 7 <i>Crew</i> kapal setelah melaksanakan <i>drills</i> bersama tim keamanan tambahan.....	77
Lampiran 8 Hasil wawancara.....	78

ABSTRAKSI

Sadewa, Harri Noordy. 551811136810.N, 2023. “Penerapan *ISPS Code* Dalam Pencegahan Pembajakan Di Kapal MT B Ocean”. Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing Ibu Yustina Sapan, S.Si.T, M.M dan Retno Hariyanti, S.Pd, M.M

Pembajakan menjadi ancaman serius dalam pengiriman muatan melalui kapal di perairan yang luas, terutama di wilayah seperti teluk Ghana yang merupakan jalur transit maritim penting di Afrika Barat. Pembajakan dapat mengakibatkan kerugian yang besar bagi awak kapal dan perusahaan pengirim, serta mengancam keselamatan dan keamanan seluruh awak kapal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis apakah *ISPS Code* memiliki peran penting dalam upaya pencegahan pembajakan khususnya di kapal MT B Ocean saat berada di teluk Ghana. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengolahan data melalui triangulasi data yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi.

Hasil dari penelitian ini yaitu *international ship and port facility security code (ISPS Code)* dapat mengurangi risiko pembajakan dan meminimalisir kemungkinan terjadinya pembajakan di atas kapal. Pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal MT B Ocean memiliki beberapa kendala diantaranya yaitu kurangnya pemahaman awak kapal mengenai *ISPS Code* dan kurangnya pengawasan dari pihak perusahaan. Sehingga kapal MT B Ocean menerapkan sistem dan pengamanan khususnya untuk menangani pencegahan pembajakan kapal yang telah di disusun serta dikembangkan oleh *ship security officer (SSO)* dan sesuai dengan *ship security plan (SSP)*. Penanganan pencegahan pembajakan tersebut berupa menambahkan personel keamanan pada kapal, meningkatkan kesadaran dan *drills* pencegahan pembajakan, pengawasan dan pemantauan secara berkala, meningkatkan kemampuan dan alat-alat mengenai komunikasi darurat dan melakukan perlindungan fisik secara ekstra. Kontribusi dari penelitian ini yaitu diharapkan seluruh awak kapal, pelaut beserta masyarakat umum dapat meningkatkan pemahaman serta pengetahuan terhadap pencegahan pembajakan di kapal terutama pada saat kapal berada di teluk Ghana.

Kata kunci: Pembajakan, *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, *Ship Security Plan (SSP)*, *Ship Security Officer (SSO)*.

ABSTRACT

Sadewa, Harri Noordy. 551811136810.N, 2023. "Application of *ISPS Code* in Prevention of Piracy on MT B Ocean Ship". Diploma IV, Nautical, *Merchant Marine* Polytechnic of Semarang, Supervisor Mrs. Yustina Sapan, S.Si.T, M.M and Mrs. Retno Hariyanti, S.Pd, M.M

Piracy poses a serious threat to cargo shipments via ships in vast waters, especially in regions like the Gulf of Ghana, a crucial maritime transit route in West Africa. Piracy can lead to significant losses for the ship's crew and shipping companies, jeopardizing the safety and security of all onboard personnel. This research aims to analyze the role of the *ISPS Code* in preventing piracy, particularly on the MT B Ocean ship while in the Gulf of Ghana. The study utilizes qualitative methods with data processing techniques through data triangulation, involving observation, interviews, and documentation.

The research findings reveal that the implementation of the *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* can reduce the risk of piracy and minimize the likelihood of piracy incidents aboard the MT B Ocean ship. However, there are several challenges in implementing the *ISPS Code* on the ship, such as the lack of understanding among the crew members about the *ISPS Code* and insufficient supervision from the company. As a result, the MT B Ocean ship implements a special system and security measures, especially to handle the prevention of ship hijacking, which has been formulated and developed by the *ship security officer (SSO)* in accordance with the *ship security plan (SSP)*. These piracy prevention measures include increasing security personnel onboard, raising awareness and conducting *drills* for piracy prevention, regular supervision and monitoring, enhancing communication capabilities for emergencies, and implementing additional physical protection. The contribution of this research is expected to enhance the understanding and knowledge of piracy prevention on ships, particularly in the Gulf of Ghana, among all crew members, sailors, and the general public.

Keywords: Piracy, *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, *Ship Security Plan (SSP)*, *Ship Security Officer (SSO)*.



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dunia transportasi ialah aktivitas yang dilakukan untuk pengiriman barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain dengan jumlah tertentu dengan memanfaatkan bidang transportasi. Transportasi menjadi kegiatan yang akan selalu dibutuhkan untuk menunjang aktivitas ekonomi di dunia dari waktu ke waktu sehingga menjadi kegiatan bisnis yang terus berlangsung.

Ada tiga matra yang menjadi dasar dari transportasi yakni matra laut, darat, dan udara. Pengiriman barang dan penumpang menggunakan matra laut sebagian besar menggunakan divisi pelayaran. Media transportasi dalam dunia pelayaran yang paling umum digunakan adalah kapal. Pelayaran merupakan divisi yang penting dalam jasa transportasi barang ataupun penumpang, dikarenakan jasa pengiriman menggunakan pelayaran memiliki nilai ekonomis karena sanggup mengantarkan banyak muatan dalam satu kali pelayaran dengan nilai yang lebih terjangkau dibanding divisi lain. Sehingga saat ini pelayaran masih memiliki peranan penting dalam sebuah bisnis baik oleh orang yang memiliki muatan, orang yang menerima muatan (*consignee*), orang yang mengirim muatan ataupun pihak lain yang memiliki hak dalam divisi pelayaran. Tidak heran divisi pelayaran menjadi pintu utama ekspor dan impor antar negara baik antar dua negara maupun pelayaran dengan jalur lintas benua. Apalagi hingga saat ini divisi pelayaran antar negara masih menjadi opsi pengiriman muatan yang efektif.

Menurut Suryani & Hendrawan (2020) kapal adalah alat transportasi yang besar dan beroperasi dalam jangka waktu yang lama serta memiliki beberapa jenis dan berbagai fungsinya. Menurut Pawiyatan (2022) kapal terbagi menjadi beberapa jenis berdasarkan muatannya yaitu kapal tanker, kapal curah, kapal *container*, kapal penumpang, kapal *general cargo*, kapal pesiar, kapal dengan operasi khusus, dan lain-lain.

Kapal yang membawa muatan sebagian besar merupakan muatan yang memiliki harga jual yang tinggi seperti minyak, logam, barang elektronik dan lain-lain sehingga muatan yang di bawa memiliki risiko pembajakan (*piracy*) dan perompakan (*sea robbery*), maka dari itu perwira di kapal terutama yang berperan sebagai SSO atau *Ship Security Officer* (SSO) perlu mengerti bagaimana penilaian terhadap bahaya pembajakan. Pembajakan biasanya terjadi di wilayah laut yang luas, perekonomian yang rendah, dan sulitnya pemantauan keamanan dari pemerintah pada wilayah perairan suatu negara.

Menurut Ardi (2018) secara geografis teluk Ghana adalah bagian perairan dari Samudera Atlantik di barat Afrika yang membentang dari Senegal sampai dengan Angola dan merupakan salah satu jalur transit maritim afrika menuju Eropa, Timur Tengah, dan Asia. Teluk Ghana merupakan salah satu jalur alternatif yang digunakan transportasi laut untuk pengiriman muatan antar negara yang berada di sekitar perairan tersebut. Beberapa negara Afrika Barat seperti Nigeria, Ghana dan Kongo lebih dari 70% penduduknya dalam kemiskinan yang membuat sumber daya alam di teluk Ghana terancam oleh serangan perompak maritim di kawasan teluk Ghana. Teluk Ghana yang berbatasan langsung dengan laut lepas

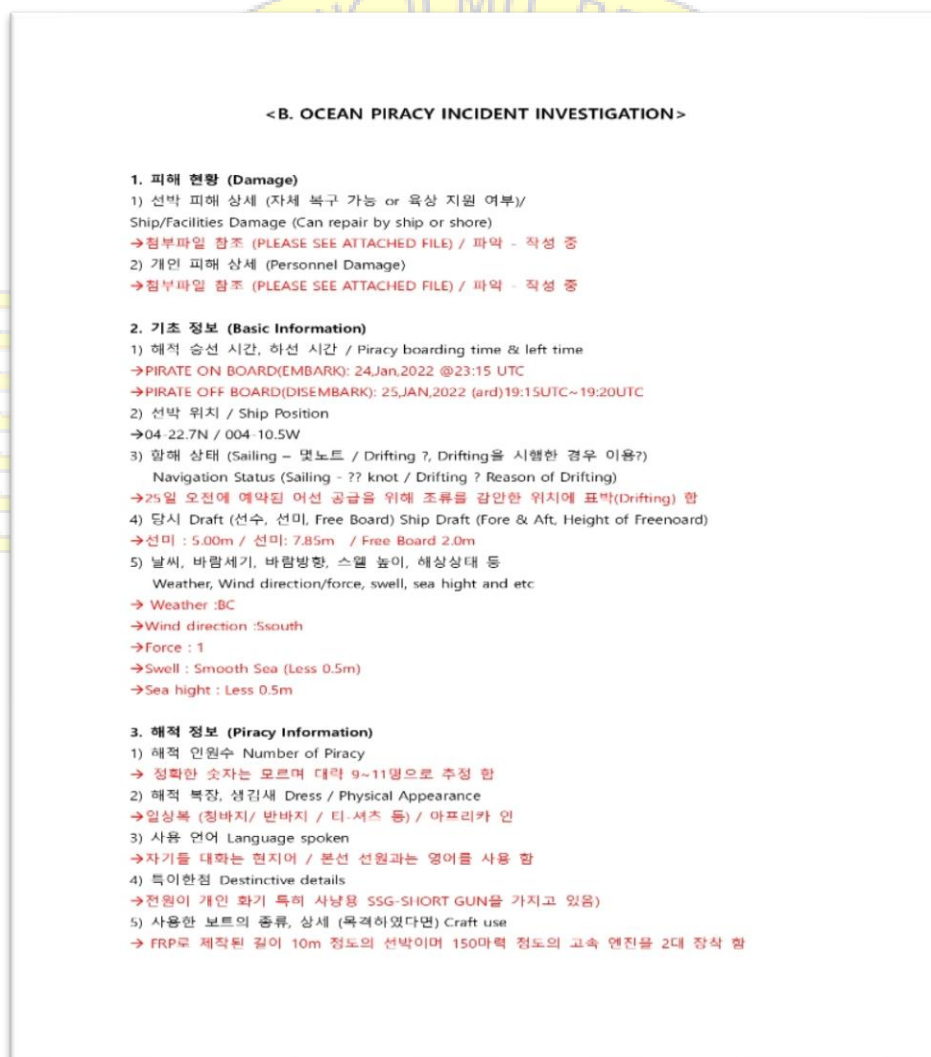
membuat pembajakan maritim menjadi salah satu kesempatan bagi beberapa oknum yang mengambil keuntungan tersebut. Pembajakan di laut lepas itu sendiri menimbulkan keresahan bagi pelayaran internasional.

Pembajakan maritim dilakukan ketika pelaku dapat merebut kapal yang dikendalikan oleh awak kapal. Pada perompakan biasanya dilakukan dengan mengambil secara paksa barang pribadi yang dimiliki oleh awak kapal bisa berupa uang, *handphone*, laptop serta barang-barang yang memiliki harga jual yang tinggi. Sebagian besar pelaku pembajakan atau perompakan tidak takut untuk melukai bahkan membunuh awak kapal yang berusaha memberontak ataupun dengan alasan yang lain, oleh sebab itu setiap perwira di atas kapal terutama yang memiliki tugas sebagai *safety security officer* (SSO) wajib menguasai dan memahami bagaimana penilaian dalam risiko yang terjadi dari aksi pembajakan dan perampokan di kawasan perairan tersebut.

Berdasarkan amandemen SOLAS (*Convention for the Safety of Life at Sea*) tahun 1974 bab V dan bab XI aturan dan referensi untuk praktik dan pencegahan pembajakan mengacu pada aturan *ISPS Code*. Menurut Kusumaningrum (2019) Terciptanya *ISPS Code* karena adanya dorongan oleh beberapa aksi teror yang terjadi di dunia contohnya: (1) Penghancuran gedung *World Trade Center* atau Menara Kembar di Amerika Serikat, (2) Pengeboman di Bali, Indonesia, (3) Serangan terhadap M/V Sinar Kudus di Somalia, (4) serangan kepada kapal USS Cole pada saat berada di teluk Aden.

Selain beberapa peristiwa yang telah disebutkan di atas, pada tanggal 24 Januari 2022 jam 23.00 waktu setempat sampai dengan pada tanggal 25 Januari

2022 jam 19.20 waktu setempat telah terjadi peristiwa pembajakan di area teluk Ghana di atas kapal MT B Ocean milik perusahaan Ocean Marine Holdings Co, LTD. Peristiwa tersebut menyebabkan dampak negatif yang diterima oleh awak kapal, kapal MT B Ocean dan perusahaan. Dampak negatif yang ditimbulkan yaitu kerusakan pada bagian kapal, kehilangan muatan, kehilangan barang berharga dan gangguan psikologi awak kapal akibat dari peristiwa tersebut.



Gambar 1.1 Berita Acara Investigasi Kapal MT B Ocean

Sumber: Dokumen Pribadi

B OCEAN SHIPS MISSING / DAMAGED ITEMS

NO	ITEMS	REMARK	TOTAL
1	RUBBER BOAT	12 PERSONS, LENGTH 5 METER, SNAKE HEAD	1 PC
2	RUBBER BOAT ENGINE	YAMAHA 30 PK , 2 STROKE	2 PC
3	FUEL TANK & HOSE	FOR RUBBER BOAT ENGINE	2 SET
4	CARGO REDUCER	6"X4" MALE THREAD	1 PC
5	CARGO HOSE	4"X20M RUBBER	2 PC
6	DIGITAL CAMERA	SAMSUNG (FOR ENG. DEP)	1 PCS
7	PORTABLE SATELLITE PHONE	FOR EMERGENCY USE	1 PCS
8	PMS LAPTOP	FOR CCR USE (HP)	1 PCS
9	WALKIE TALKIE	FOR DAILY USE (E-TECH EP400)	2 PC
10	PORTABLE VHF	FOR DAILY USE (ENDEL)	2 PC
11	TWO WAY RADIO	FOR EMERGENCY USE (ICOM)	2 PC
12	SHIPS MONEY(CTM)	\$11.246,92	
13	SHIPS RECREATION MONEY BY 3/O	\$ 353,00	
14	DECK HANDRAIL	PORT SIDE 35 METERS	



Gambar 1.2 Beberapa Bukti Barang Hilang dan Kerusakan pada Bagian Kapal

Sumber: Dokumen Pribadi

Maka berdasarkan latar belakang diatas peneliti tertarik untuk mengangkat judul mengenai “Penerapan *ISPS Code* dalam pencegahan pembajakan di kapal MT B Ocean”.

B. Fokus Penelitian

Memperhitungkan mengenai luasnya pendapat terhadap permasalahan yang ada, maka pada saat penyusunan skripsi ini peneliti memberikan fokus penelitian

yang dapat tersedia berdasarkan pada referensi serta pengetahuan yang berkenaan dengan materi ini yang dapat dijadikan sebagai sumber data. Untuk mempermudah pemahaman, peneliti memberikan fokus penelitian yang bersinggungan langsung dengan penerapan *ISPS Code* dalam pencegahan pembajakan.

C. Rumusan Masalah

Beralaskan latar belakang masalah di atas, maka dapat di ambil beberapa identifikasi masalah tersebut yang kelihatannya menjadi pertanyaan bagi para pembaca dan memerlukan jawaban yang akan di bahas pada pembahasan bab selanjutnya dalam skripsi ini.

1. Apakah *ISPS Code* bisa meminimalisir pembajakan di atas kapal MT B Ocean saat berada di teluk Ghana?
2. Bagaimana kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal MT B Ocean dalam upaya pencegahan pembajakan di teluk Ghana?
3. Bagaimana sistem dan penerapan *ISPS Code* pada sistem pengamanan yang khususnya untuk menangani pembajakan kapal di atas kapal MT B Ocean?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian dan penulisan skripsi ini yang berdasarkan pada observasi ketika peneliti berada di atas kapal MT B Ocean pada saat peneliti melaksanakan masa penelitian adalah sebagai berikut:

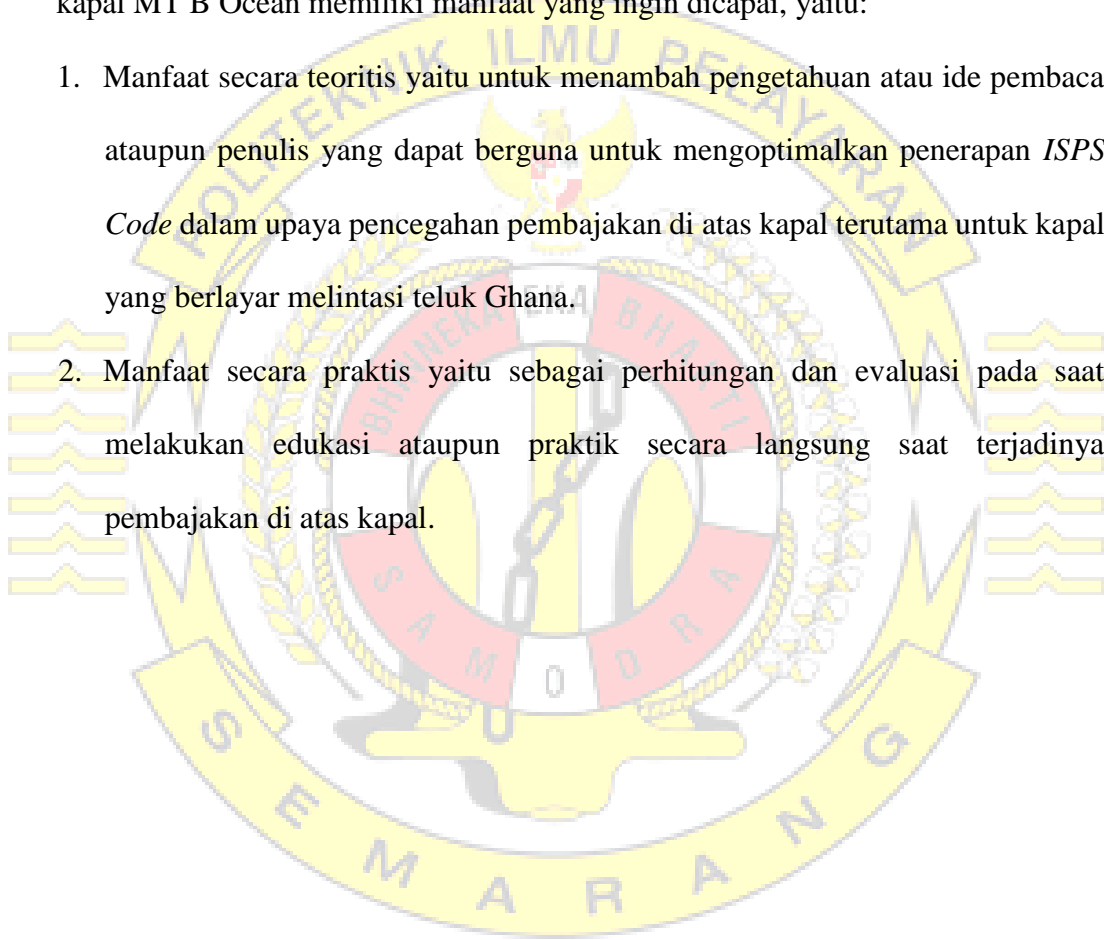
1. Untuk menganalisis apakah penerapan *ISPS Code* bisa meminimalisir pembajakan di atas kapal MT B Ocean saat berada di teluk Ghana.
2. Untuk menganalisis bagaimana kendala dalam pelaksanaan *ISPS Code* di kapal MT B Ocean dalam upaya pencegahan pembajakan di teluk Ghana.

3. Untuk mengetahui bagaimana sistem dan penerapan *ISPS Code* pada sistem pengamanan yang terkhusus untuk menangani pembajakan kapal di atas kapal MT B Ocean.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian mengenai penerapan *ISPS Code* dalam pencegahan pembajakan di kapal MT B Ocean memiliki manfaat yang ingin dicapai, yaitu:

1. Manfaat secara teoritis yaitu untuk menambah pengetahuan atau ide pembaca ataupun penulis yang dapat berguna untuk mengoptimalkan penerapan *ISPS Code* dalam upaya pencegahan pembajakan di atas kapal terutama untuk kapal yang berlayar melintasi teluk Ghana.
2. Manfaat secara praktis yaitu sebagai perhitungan dan evaluasi pada saat melakukan edukasi ataupun praktik secara langsung saat terjadinya pembajakan di atas kapal.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Penerapan

Menurut Putri (2019) penerapan adalah proses, cara, atau tindakan dengan menaikkan kemampuan melalui bahan-bahan yang dipelajari dengan rencana yang sudah ada dan disusun secara sistematis, seperti metode, konsep dan teori. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) penerapan merupakan proses, cara, atau perbuatan menerapkan. Beberapa pengertian tersebut dapat diartikan bahwa penerapan merupakan kegiatan yang dilakukan dengan suatu rencana yang terstruktur melalui metode, konsep dan pola untuk mendapatkan hasil yang lebih baik. Maka dari itu penerapan memerlukan sebuah konsep serta penggunaan metode tertentu yang dinamis dengan pengembangan untuk menyelesaikan sebuah permasalahan yang terjadi. Ketika melaksanakan penerapan baik secara pribadi maupun kelompok perlu dilakukan secara efektif serta efisien dengan menggunakan metode yang sudah di rencanakan sebelumnya dengan strategi, sistem ataupun teknik tertentu untuk dapat mencapai hasil yang diinginkan. Pada saat melaksanakan penerapan *ISPS Code* seluruh awak kapal harus bertanggung jawab atas strategi atau sistem yang dilaksanakan di atas kapal untuk memperoleh hasil yang objektif atau hasil nyata dalam menjaga keamanan di atas kapal. Dari teori tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa penerapan merupakan sebuah metode

untuk memecahkan permasalahan tertentu dengan strategi atau sistem yang terstruktur untuk mendapatkan hasil yang lebih baik.

2. Pembajakan

Menurut Nwalozie (2020) pembajakan merupakan tindak kejahatan global yang menghambat seluruh kegiatan kerja kapal dan mengancam risiko keselamatan awak kapal beserta muatan yang diangkut. Pembajak atau pelaku biasanya menggunakan senjata api untuk dapat menguasai kapal serta membawa kapal sesuai dengan lokasi yang diinginkan untuk melakukan tebusan sesuai dengan harga yang diinginkan. Menurut Trianatha (2018) pembajakan yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut *United Nation Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS 1982) merupakan aksi kriminal yang dilakukan oleh pembajak di laut bebas. Akan tetapi, aksi pembajakan terhadap kapal pada kenyataannya sebagian besar terjadi di laut teritorial suatu negara.

Menurut Trianatha (2018) faktor yang menyebabkan tingginya risiko pembajakan di kawasan teluk Ghana yaitu letak geografis teluk Ghana yang sangat strategis bagi dunia pelayaran yang menjadi jalur masuk dan keluar kapal dengan melintasi benua terutama di bidang perdagangan yang akan menjadi sasaran utama bagi pembajak di kawasan laut lepas. Adapun faktor lain dalam aksi pembajakan yaitu ekonomi yang sangat terlihat dengan adanya uang tebusan yang diminta oleh para pembajak kapal kepada perusahaan, bukan hanya itu para pembajak juga terkadang mengambil seluruh barang

berharga yang ada di kapal termasuk muatan serta barang berharga milik awak kapal sebagai tebusan untuk melepaskan seluruh awak kapal.

Pembajakan merupakan sebuah kejahatan global dengan mengambil alih seluruh kapal dengan menggunakan senjata api dan menghambat kegiatan operasional kapal yang dapat merugikan perusahaan pelayaran. Adapun faktor pemicu terjadinya pembajakan diantaranya yaitu faktor geografis dan faktor ekonomi.

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

a. Pengertian *ISPS Code*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2021 Tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan, *ISPS Code* merupakan aturan internasional yang berupa amandemen konvensi *Safety of Life at Sea (SOLAS)* 1974 untuk meningkatkan keamanan di atas kapal dan fasilitas pelabuhan yang terbagi menjadi dua bagian yaitu bagian A sebagai instruksi dan bagian B sebagai himbuan dalam pencegahan terjadinya terorisme, pembajakan, penyelundupan serta situasi yang mengancam keselamatan awak kapal. *ISPS Code* berlaku secara efektif sejak tanggal 1 Juli 2004 oleh IMO (*International Maritime Organization*). Menurut Rizki (2022) tujuan dibentuknya *ISPS Code* untuk menyampaikan imbauan bagaimana otoritas tertentu, manajemen pelabuhan serta perkapalan untuk memahami dan menilai risiko bahaya keamanan di laut serta bagaimana cara melaksanakan tindakan pencegahan terhadap

peristiwa yang akan menjadi ancaman keamanan di laut. *ISPS Code* diterapkan untuk kapal yang melaksanakan pelayaran nasional dan internasional di antaranya kapal yang mengangkut penumpang, kapal pengangkut muatan baik berupa benda padat ataupun cair yang memiliki kecepatan tinggi dengan GT >500, *Model Offshore Drilling Unit* (MODU) dan fasilitas pelabuhan yang memberikan layanan kepada kapal yang memiliki manajemen beroperasi secara internasional. Latar belakang dari terbentuknya *ISPS Code* disebabkan karena banyaknya aksi terorisme dan kejahatan yang terjadi diantaranya perusakan gedung *World Trade Center* di Amerika Serikat, serangan terhadap kapal M/V Sinar Kudus di Somalia, penyerangan terhadap kapal USS Cole di teluk Aden, pengeboman di Bali. *ISPS Code* memiliki tiga jenis *level* keamanan diantara lain *security level I* merupakan tingkatan dimana kondisi aman dan normal tetapi tetap dan harus melaksanakan tindakan pencegahan secara terus menerus, *security level II* merupakan tingkatan dimana kondisi yang mengindikasikan bahwa akan terjadinya ancaman bahaya dan harus melaksanakan peningkatan dalam tindakan pencegahan, *security level III* merupakan tingkatan dimana sebuah kondisi berbahaya yang telah hadir ataupun segera hadir dan harus mewajibkan melakukan peningkatan lanjutan dalam tindakan pencegahan. Adapun dampak gangguan tingkatan keamanan dapat dinilai dan dibedakan menjadi tiga faktor yaitu jumlah kematian atau luka dari korban, ekonomi yang memburuk dalam suatu lingkungan, dan dampak buruk terhadap lingkungan sekitar.

b. Dasar Hukum *ISPS Code*

Menurut Arsy (2021) dasar hukum mengenai *ISPS Code* terletak pada dua instrumen utama yaitu *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) tahun 1974 yang diselenggarakan di London pada tanggal 9-13 Desember 2002 dan mengeluarkan amandemen bab XI-2 yang menjelaskan tentang tindakan penting untuk mengembangkan keamanan di laut (*Special measures to enhance maritime security*), berisi ketentuan untuk mengembangkan keamanan di laut oleh kapal, syahbandar dan pengelola pelabuhan dan instrument yang kedua yaitu resolusi A.741(18) berjudul “Prinsip Dasar untuk Sistem Pengamanan Kapal dan Fasilitas” (*Principle of Safe Manning*) yang merupakan resolusi yang diadopsi oleh *International Maritime Organization* (IMO) pada tanggal 4 November 1993 dan ini berhubungan dengan pedoman internasional tentang keamanan dan fasilitas. Resolusi ini dikeluarkan sebagai tanggapan atas meningkatnya kekhawatiran mengenai keamanan maritim setelah insiden teroris yang telah terjadi. Resolusi A.741(18) menyediakan panduan untuk meningkatkan keamanan di sektor maritim dengan menetapkan langkah-langkah yang dapat diambil oleh negara yang tergabung oleh IMO untuk melindungi kapal, kargo dan fasilitas pelabuhan dari ancaman keamanan maritime, termasuk ancaman pembajakan dan kejahatan lainnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2021 Tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di

Indonesia tentang *ISPS Code* tercantum dalam beberapa dasar hukum diantaranya: (1) Peraturan Menteri Nomor 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan; (2) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggara Bidang Pelayaran; (3) Peraturan Menteri Nomor 51 Tahun 2021 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan; (4) Keputusan Menteri 33/2003 tentang Pemberlakuan Amandemen *SOLAS* 1974; (5) Keputusan Menteri 3 Tahun 2004 tentang Penetapan Direktur Jenderal Perhubungan Laut; (6) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; (7) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan

c. Tujuan *ISPS Code*

Menurut Fadul (2019) *ISPS Code* mempunyai tujuan yang harus dicapai untuk memenuhi keamanan maritim diantaranya:

- 1) Membentuk kerangka kerja sama internasional antar negara, lembaga pemerintahan, manajemen kepelabuhanan dan perkapalan untuk dapat menilai dan mengidentifikasi risiko bahaya pada keamanan di laut dan fasilitas pelabuhan dan dapat mengambil keputusan dalam tindakan preventif terhadap risiko bahaya yang akan terjadi pada keamanan di laut dan fasilitas pelabuhan.

- 2) Menentukan tugas dan kewajiban dari beberapa pihak yang terkait langsung dalam keamanan di laut dan fasilitas pelabuhan dalam tingkat internasional dan nasional menjaga dan menjamin keselamatan keamanan di laut dan fasilitas pelabuhan.
- 3) Mengidentifikasi risiko bahaya dan melakukan pengumpulan data untuk menjalin kerja sama antar negara dengan secepat mungkin agar dapat terhindar dari risiko bahaya keamanan di laut dan fasilitas pelabuhan.
- 4) Memberikan solusi dalam menangani risiko bahaya yang terjadi secara terprosedur untuk melakukan tindakan preventif sesuai tingkatan keamanan

d. Pencegahan Berdasarkan *ISPS Code*

Menurut Rahutomo (2019) Pencegahan merupakan strategi untuk menekan peningkatan risiko kejahatan atau mengurangi peningkatan dalam suatu risiko kejahatan agar kejahatan tersebut tidak terulang kembali. Dapat diartikan bahwa pencegahan pembajakan merupakan suatu strategi untuk menangani timbulnya atau meningkatnya risiko pembajakan di laut yang dilakukan oleh teroris atau pembajak dengan tindakan yang cepat, tepat dan efisien agar tidak ada korban dalam kejadian pembajakan. Pencegahan terhadap pembajakan di laut memiliki beberapa metode yang telah diterangkan dalam *ISPS Code* yaitu dengan menggunakan *Ship Security Plan (SSP)* dan *Ship Security Assesment (SSA)*.

Menurut Teth (2020) beberapa rencana yang wajib dibahas dalam *Ship Security Plan (SSP)* yang telah dijelaskan dalam *ISPS Code* yaitu:

- 1) Tindakan yang direncanakan untuk mencegah senjata, zat berbahaya dan peralatan untuk menceleakai orang, kapal atau peabuhan.
- 2) Menilai dan mengidentifikasi daerah terlarang dan pencegahan terhadap jalur masuk daerah terlarang.
- 3) Melakukan tindakan preventif untuk penumpang gelap masuk ke atas kapal.
- 4) Panduan untuk menanggapi risiko bahaya kemanan atau pelanggaran keamanan.
 - a) Aktifkan alarm keamanan
 - b) Pemberitahuan kepada otoritas pelabuhan
 - c) Perintahkan memperkuat keamanan kapal
 - d) Evaluasi dan mengambil keputusan\
 - e) Perintahkan evakuasi
 - f) Jalankan rencana evakuasi
 - g) Berkumpul di tempat evakuasi
 - h) Hubungi otoritas keamanan
 - i) Evaluasi dan pelaporan setelah insiden
- 5) Panduan untuk menanggapi setiap arahan yang diberikan oleh otoritas daerah menyangkut pada *security level III*.
- 6) Panduan evakuasi ketika terjadi risiko bahaya keamanan.

- 7) Memberikan tugas dan tanggung jawab kepada awak kapal dalam aspek keamanan.
- 8) Panduan untuk audit kegiatan keamanan.
- 9) Panduan pelatihan dan latihan yang berkaitan dengan rencana keamanan di atas kapal.
- 10) Prosedur untuk berinteraksi dengan pihak keamanan pelabuhan.
- 11) Panduan untuk meninjau rencana secara berkala.
- 12) Panduan untuk melaporkan saat terjadinya ancaman bahaya keamanan.
 - a) Identifikasi gangguan keamanan
 - b) Pemberitahuan kepada *ship security officer*
 - c) Periksa dan verifikasi informasi yang diberikan
 - d) Catat dan dokumentasikan
 - e) Laporkan kepada otoritas yang berwenang
 - f) Berkoordinasi dengan pihak terkait
 - g) Evaluasi dan tindakan perbaikan
 - h) Pelaporan kejadian
- 13) Mengidentifikasi tugas perwira keamanan kapal.
- 14) Mengidentifikasi tugas perwira keamanan perusahaan termasuk dengan kontak yang dapat dihubungi 24 jam.
- 15) Panduan untuk menilai pemeriksaan, pengujian, dan pemeliharaan peralatan keamanan kapal.
- 16) Melaksanakan pengujian peralatan keamanan yang berada di atas kapal.

17) Mengidentifikasi lokasi aktivasi sistem peringatan keamanan kapal disediakan.

18) Panduan dan instruksi penggunaan sistem peringatan keamanan kapal.

Menurut Teth (2020) Survei yang harus dilaksanakan oleh *Ship Security Assesment* yaitu kapal harus dapat mengidentifikasi unsur-unsur yaitu:

- 1) Mengidentifikasi tindakan kewanitaan yang ada sesuai dengan prosedur.
- 2) Mengidentifikasi dan analisis operasi kapal yang utama untuk dilindungi.
- 3) Mengidentifikasi adanya potensi risiko bahaya keamanan terhadap kapal dan memprioritaskan keselamatan awak kapal, kapal dan muatan kapal.
- 4) Mengidentifikasi kelemahan termasuk faktor manusia infrastruktur, kebijakan prosedur.

e. Istilah yang terdapat pada *ISPS Code*

1) *Designated Authority* (DA)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Designated Authority* (DA) merupakan otoritas negara yang di tunjuk oleh pemerintah untuk bertanggung jawab terhadap penerapan *ISPS Code*.

2) *Ship Security Plan* (SSP)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Ship Security Plan* (SSP) merupakan

suatu rencana yang dikembangkan untuk memastikan bahwa penerapan dari langkah di atas kapal dirancang untuk melindungi kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan dan gudang perbekalan kapal terhadap risiko suatu gangguan keamanan.

3) *Port Facility Security Plan (PFSP)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Port Facility Security Plan (PFSP)* merupakan suatu perencanaan yang dikembangkan untuk memastikan penerapan tindakan yang dirancang untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan, orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan di dalam fasilitas pelabuhan dari risiko suatu gangguan keamanan.

4) *Ship Security Officer (SSO)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Ship Security Officer (SSO)* merupakan perwira kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda dan ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, penerapan, pemeliharaan dan revisi dari rencana keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan *Company Security Officer (CSO)* dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan.

5) *Company Security Officer (CSO)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Company Security Officer (CSO)*

merupakan orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan penilaian keamanan kapal dilaksanakan, perencanaan keamanan kapal dikembangkan, diterapkan dan dipelihara serta koordinasi dengan para perwira keamanan fasilitas pelabuhan dan perwira keamanan kapal.

6) *Port Facility Security Officer (PFSO)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Port Facility Security Officer* (PFSO) merupakan petugas yang ditunjuk oleh manajemen perusahaan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab terhadap pengembangan, implementasi, revisi dan pemeliharaan perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan serta untuk bekerja sama dengan para *Ship Security Officer* (SSO), *Company Security Officer* (CSO) dan pengelola fasilitas pelabuhan.

7) *Port Security Officer (PSO)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Port Security Officer* (PSO) merupakan pejabat struktural satu tingkat dibawah kepala kantor pada kantor kesyahbandaran utama, kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan atau kepala kantor unit penyelenggara pelabuhan, yang bidang tugas dan fungsinya terkait dengan penetapan *ISPS Code*.

8) *Port Security Committee (PSC)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Port Security Committee* (PSC)

merupakan organisasi yang terdiri dari seluruh pihak terkait di pelabuhan yang terlibat dalam penanganan keamanan pelabuhan dan kapal yang berada di pelabuhan.

9) *Declaration of Security (DoS)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Declaration of Security (DoS)* merupakan suatu persetujuan tertulis yang disepakati dalam menetapkan langkah keamanan antara suatu kapal dengan fasilitas pelabuhan atau kapal dengan kapal.

10) *Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF)* merupakan suatu pernyataan tertulis dari Menteri bahwa fasilitas pelabuhan memenuhi persyaratan standar yang dipersyaratkan dalam *ISPS Code*.

11) *Ship Security Assesment (SSA)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Ship Security Assesment (SSA)* merupakan bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan perencanaan keamanan kapal.

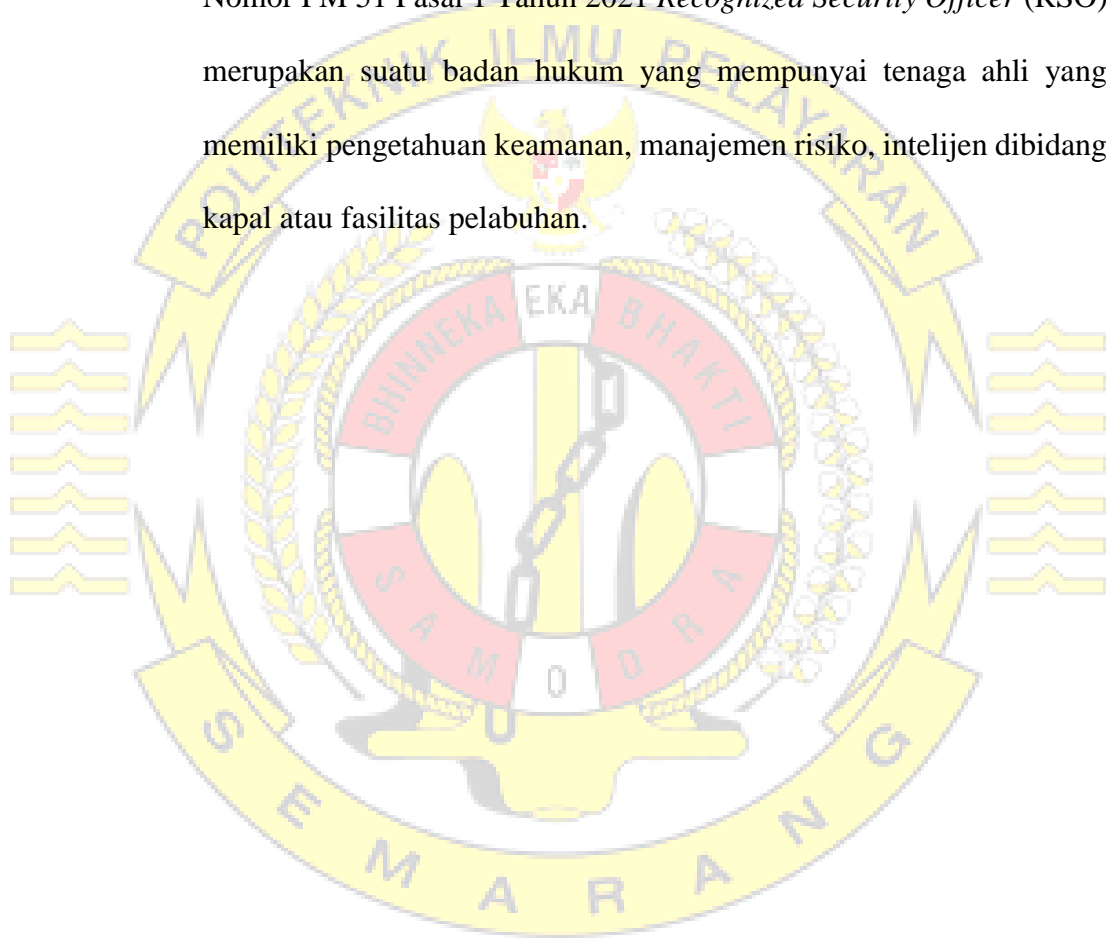
12) *Port Facility Security Assesment (PFSA)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Port Facility Security Assesment*

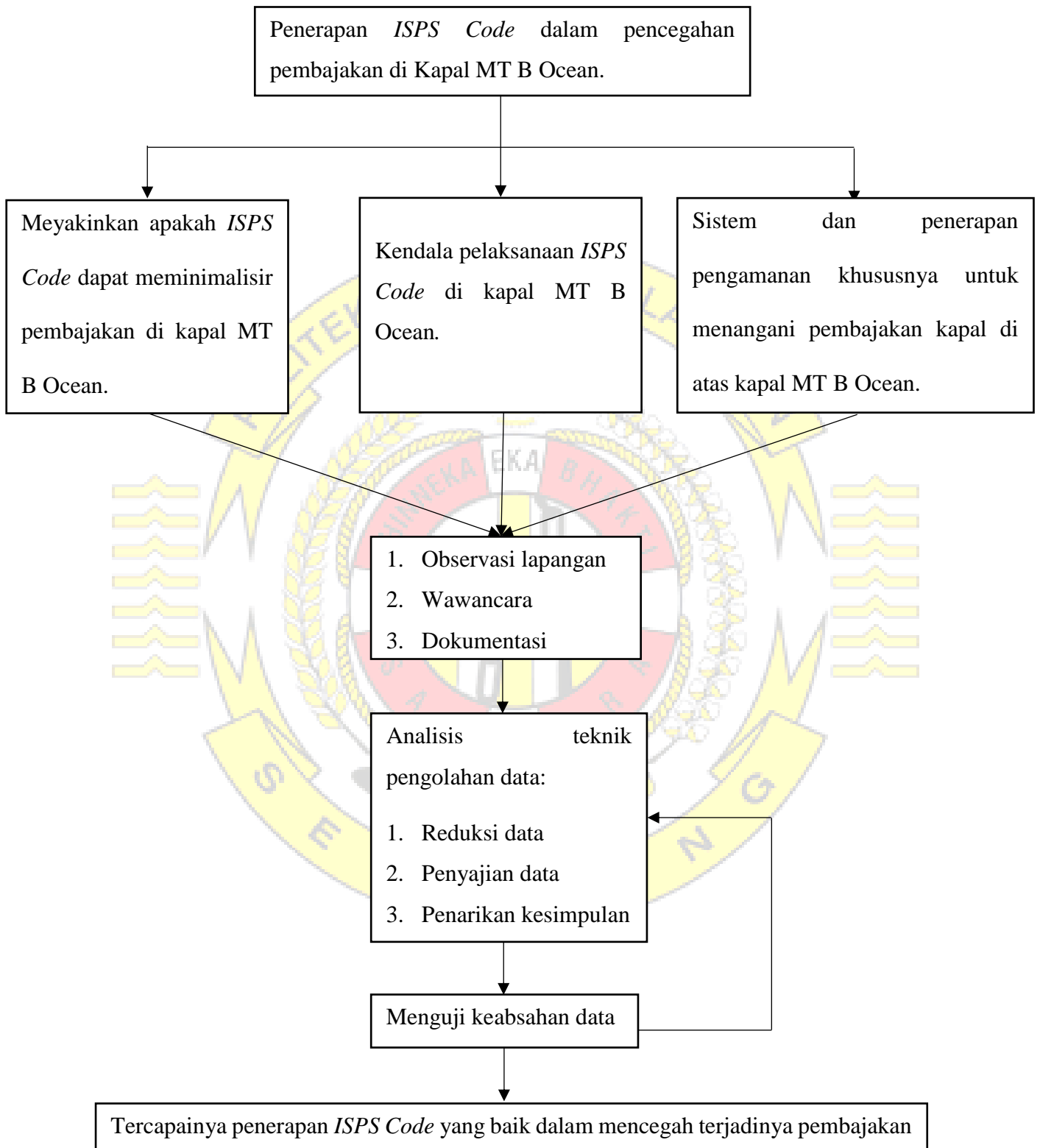
(PFSA) merupakan suatu bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan.

13) *Recognized Security Officer (RSO)*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 *Recognized Security Officer (RSO)* merupakan suatu badan hukum yang mempunyai tenaga ahli yang memiliki pengetahuan keamanan, manajemen risiko, intelijen dibidang kapal atau fasilitas pelabuhan.



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Bagan Kerangka Penelitian

Dari kerangka penelitian dapat disimpulkan bahwa topik yang dibahas yaitu penerapan *ISPS Code* dalam pencegahan pembajakan di kapal MT B Ocean, dengan demikian peneliti mengetahui bahwa adanya permasalahan untuk terciptanya penerapan *ISPS Code* dalam mencegah terjadinya pembajakan yaitu Meyakinkan apakah *ISPS Code* dapat meminimalisir pembajakan di kapal MT B Ocean, Kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal MT B Ocean dan Bagaimana sistem dan penerapan pengamanan khususnya untuk menangani pembajakan kapal di atas kapal MT B Ocean sehingga peneliti mengerjakan penelitian ini dengan menggunakan metode triangulasi dengan melaksanakan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Setelah mendapatkan hasil dari penelitian tersebut peneliti menganalisis data dengan teknik pengolahan data antara lain: reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Setelah melaksanakan analisis peneliti melakukan pengujian keabsahan data yang apabila peneliti tidak mendapatkan hasil yang valid dalam pelaksanaan penelitian, maka peneliti melaksanakan kembali analisis data untuk mendapatkan hasil yang valid dalam penelitian tersebut untuk terciptanya penerapan *ISPS Code* yang baik dalam mencegah terjadinya pembajakan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan dalam pembahasan yang berkaitan dengan permasalahan dan penelitian mengenai “Penerapan *ISPS Code* dalam pencegahan pembajakan di kapal MT B Ocean” maka peneliti dapat memberikan beberapa simpulan yang diambil dari hasil penelitian dan pembahasan masalah sebagai berikut.

1. Pentingnya *ISPS Code* dalam memberikan pedoman dan langkah-langkah keamanan bagi kapal dan fasilitas pelabuhan. Namun, seperti semua langkah keamanan, tidak ada tindakan yang mutlak. Oleh karena itu, penting untuk terus meningkatkan dan menyesuaikan prosedur keamanan guna menjaga keamanan kapal dan melindungi awak kapal serta muatan kapal dari ancaman pembajakan dan situasi berbahaya lainnya.
2. Kendala yang dialami oleh kapal MT B Ocean dalam pelaksanaan *ISPS Code* untuk menangani pembajakan yaitu kurangnya pemahaman awak kapal dalam mencegah pembajakan di atas kapal terutama oleh anak buah kapal dikarenakan kurangnya sarana dalam pengetahuan serta ilmu mengenai *ISPS Code* terutama dalam pencegahan pembajakan di atas kapal. Selain itu, kendala yang didapatkan oleh MT B Ocean yaitu kurangnya pengawasan oleh pihak perusahaan dikarenakan oleh beberapa faktor yaitu diantaranya banyaknya permintaan suplai bahan bakar dan kurangnya pengawasan terhadap perlindungan fisik kapal.

3. Sistem dan penerapan pengamanan khusus untuk menangani pembajakan di atas kapal MT B Ocean sesuai dengan ketentuan dari *ISPS Code* bagian A dan bagian B serta sesuai dengan penerapan dari *ship security plan* (SSP) yang telah diverifikasi oleh *company security officer* (CSO). Sistem dan penerapan pencegahannya dapat berupa menambahkan personel keamanan pada kapal, meningkatkan kesadaran dan *drills* dalam mencegah terjadinya pembajakan, melakukan pengawasan dan pemantauan secara berkala dari pihak perusahaan serta melakukan perlindungan fisik kapal secara ekstra demi tercapainya penerapan *ISPS Code* yang baik dalam mencegah terjadinya pembajakan.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti sadar bahwa dalam penelitian ini masih terdapat beberapa kekurangan karena adanya keterbatasan yang dihadapi oleh peneliti. Berikut merupakan beberapa keterbatasan yang dialami peneliti dalam melaksanakan penelitian.

1. Pengambilan data dengan dokumentasi seperti foto atau video tidak dapat dilaksanakan dengan baik dikarenakan waktu yang berdekatan dengan adanya *annually inspection* dan banyaknya permintaan suplai bahan bakar yang membuat peneliti mengalami sedikit kesulitan dalam pengambilan data dengan dokumentasi.
2. Ketika melaksanakan penelitian, peneliti hanya melaksanakan di perairan teluk Ghana, sehingga mengakibatkan kurangnya sumber data untuk membuat penelitian yang seharusnya dapat dilakukan di berbagai wilayah perairan lainnya yang memiliki potensi ancaman pembajakan yang tinggi.

C. Saran

Berdasarkan dari pembahasan hasil dan kesimpulan penelitian yang telah dipaparkan terdapat beberapa saran yang bisa peneliti berikan dalam penerapan *ISPS Code* di atas kapal. Berikut merupakan saran yang dapat peneliti berikan yaitu.

1. Disarankan kepada seluruh awak kapal untuk meningkatkan penerapan *ISPS Code* di atas kapal terutama anak buah kapal harus selalu meningkatkan kesadaran dan pemahaman mengenai *ISPS Code* dengan cara melakukan *safety meeting* dan melaksanakan *drills* anti pembajakan setiap satu bulan sekali dalam menangani pencegahan pembajakan di atas kapal.
2. Disarankan kepada seluruh awak kapal dalam pencegahan pembajakan dapat dilakukan dengan perlindungan fisik seperti pemasangan *razor wire*, memasang dan menyiapkan *fire hose*, menutup seluruh pintu akses masuk ke akomodasi atau ke atas kapal serta memasang boneka *dummy* di titik yang dapat memicu naiknya pembajak ke atas kapal dan melakukan pengawasan yang ekstra seperti memberikan laporan dari pihak kapal kepada pihak perusahaan mengenai kondisi kapal serta melakukan pemantauan yang dilaksanakan oleh awak kapal dengan berkeliling setiap satu jam untuk mengawasi kondisi kapal pada saat malam hari untuk mendapatkan keselamatan dan keamanan ketika berlayar di area yang memiliki potensi terhadap pembajakan yang tinggi diseluruh lautan.
3. Disarankan kepada perusahaan SK Shipping Co., LTD untuk melakukan pengawasan dan pemantauan yang ekstra seperti pengawasan dari pihak kantor

melalui laporan yang selalu diberikan pihak kapal serta pemantauan yang dilakukan melalui *automatic identification system* (AIS) yang dipasangkan disetiap kapal untuk mencegah terjadinya pembajakan di atas kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Ardi, V. Y. 2018. *Kerja Sama Economic Community Of West African States (Ecowas) dalam Menanggulangi Perompakan Maritim di Teluk Guinea Tahun 2008 - 2015*. Universitas Diponegoro. Semarang
- Arsy, M. F. 2021. *Kebijakan Maritim Dalam Menunjang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut*. Fakultas Teknik UNHAS. Makassar
- Asrin, A. 2022. *Metode Penelitian Eksperimen*. Jurnal Maqasiduna: Ilmu Humaniora, Pendidikan & Ilmu Sosial. DKI Jakarta
- Fadul, F. M. 2019. *Penerapan International Ship And Port Facility Security Code Di Kapal Mt. Pegaden/P.1024 Dalam Meningkatkan Keselamatan Kerja Awak Kapal*. Poltekel Surabaya. Surabaya
- Kaharuddin, K. 2020. *Kualitatif: Ciri dan Karakter Sebagai Metodologi*. *Equilibrium: Jurnal Pendidikan*. Universitas Muhammadiyah Makassar. Makassar
- Kusumaningrum, D. 2019. *Optimalisasi penerapan International Ship And Port Facility Security Code Di MV. CTP Fortune*. Politeknik Bumi Akpelni. Semarang.
- Makbul, M. 2021. *Metode pengumpulan data dan instrumen penelitian*. *Frontiers in Neuroscience*. Pascasarjana UIN Alauddin Makassar. Makassar
- Mekarisce, A. A. 2020. *Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat*. Universitas Jambi. Jambi
- Mukti, C. A. 2020. *Optimalisasi Penerapan ISPS Code di MV. Oriental Silver Dalam Upaya Pencegahan Pembajakan Di Perairan Wangi-wangi*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- Nwalozie, C. J. 2020. *Exploring Contemporary Sea Piracy in Nigeria, the Niger Delta and the*

- Gulf of Guinea*. Springer Science And Business Media. New York
- Pawiyatan. 2022. *Penerapan Perairan Wajib Pandu dan Pelayanan Penundaan Kapal Di Jembatan Mahakam Samarinda*. Politeknik Bumi Akpelni. Semarang
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2021. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 51 Tahun 2021 Tentang Prosedur Dan Tata Cara Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. DKI Jakarta
- Putri, J. E. 2019. *Penerapan Model Pembelajaran Learning Cycle Untuk Meningkatkan Hasil Belajar Siswa Pada Mata Pelajaran Pendidikan Agama Islam Di Smpn 05 Bengkulu Selatan*. Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu. Bengkulu
- Rahutomo, T. A. 2019. *Strategi Pemolisian Pencegahan Kejahatan Penipuan Melalui Media Elektronik di Polres Metro Jakarta Pusat*. Sains Hukum Dan Pembangunan Sekolah Pascasarjana UNAIR. Surabaya
- Rijali, A. 2019. *Analisis Data Kualitatif*. Alhadharah: Jurnal Ilmu Dakwah. UIN Antasari Banjarmasin. Banjarmasin
- Rizki, D. 2022. *Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan Berdasarkan Isps Code (Studi Kasus : Pt Pelabuhan X)*. Universitas Darma Persada. DKI Jakarta
- Suryani, D. & Hendrawan, A. 2020. *Studi Tentang Sanitasi Kapal*. Akademi Maritim Nusantara Cilacap. Cilacap
- Taequi, A. & Basuki, M. 2020. *Study Implementasi Isps Code Pada Pelabuhan Dili Timor-Leste*. FTMK-ITATS. Surabaya.
- Teth, C. 2020. *Legal analysis on Cambodia regulation apply to ISPS Code*. World Maritime University. Swedia

Trianantha. 2018. *Hijacking ships on the high seas in terms of international law (case study of MV Jahan Moni)*. Universitas Sumatera Utara. Medan



Lampiran 1

Crew list MT. B OCEAN

IMO CREW LIST

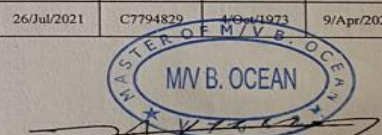
This form is to be completed on arrival and departure

Arrival

Departure

1. Name of ship B. OCEAN		2. Port of Arrival ABIDJAN, IVORY COAST			3. Date of Arrival / Departure 27/Jan/2022			
4. Nationality of Ship MARSHALL ISLANDS		5. Port of Departure						
No.	7. Family Name, Given Name	8. Rank	9. Nationality	10. Sign-On Port	11. Sign-On Date	13. Passport Number	14. Date Of Birth	15. Passport Expiry
1	Kim Chongoo	Master	South Korean	Abidjan	26/Jul/2021	M58167423	5/Aug/1964	12/Jun/2028
2	Christianto Palelleng	C/O	Indonesian	Abidjan	20/Mar/2021	X1017182	26/Dec/1990	21/Jan/2025
3	Muhammad Raja	2/O	Indonesian	Abidjan	20/Mar/2021	C5348173	14/Sep/1995	15/Oct/2024
4	Wendy	3/O	Indonesian	Abidjan	27/Sep/2021	C3900800	30/Jun/1994	24/May/2024
5	Hwang Geon Nam	C/E	South Korean	Abidjan	20/May/2021	M10773875	5/Dec/1958	9/Feb/2027
6	Arnol Lumbangaol	1/E	Indonesian	Abidjan	27/Jan/2022	X1167918	4/Jul/1982	7/Jan/2026
7	Agustinus Payung	2/E	Indonesian	Abidjan	29/Nov/2021	C8102674	2/Aug/1980	10/Nov/2026
8	Achmad Sholikin	3/E	Indonesian	Abidjan	27/Sep/2021	C6790127	21/Nov/1996	2/Jul/2025
9	Risal Rambung	BSN	Indonesian	Abidjan	26/Jul/2021	C7833863	27/Feb/1992	7/May/2026
10	Mustadir Muchtar	AB A	Indonesian	Abidjan	26/Jul/2021	C2148444	11/Nov/1988	29/Mar/2024
11	Suparto	AB B	Indonesian	Abidjan	20/May/2021	C4719461	18/May/1979	21/Oct/2024
12	Komarudin Bina Alamsyah	AB C	Indonesian	Abidjan	29/Nov/2021	C 2249518	20/Sep/1986	4/Jan/2024
13	Harri Noordy Sadewa	DB	Indonesian	Abidjan	20/Mar/2021	B9050709	21/Oct/1999	24/Apr/2023
14	Mustofa	OLR 1	Indonesian	Abidjan	20/May/2021	C4678000	24/Apr/1976	15/Aug/2024
15	Bahrum Tahrim	OLR 2	Indonesian	Abidjan	20/May/2021	C7139841	1/Jan/1992	23/Feb/2026
16	Aryo Legowo	OLR 3	Indonesian	Abidjan	27/Sep/2021	C6788202	31/Oct/1972	11/Mar/2025
17	Sihab	C/COOK	Indonesian	Abidjan	26/Jul/2021	C7794829	4/Oct/1973	9/Apr/2026

Total 17 Persons (2 Korean, 15 Indonesian)


 Capt. Kim Chongoo
 MASTER OF MT. B. OCEAN

Lampiran 2

Ship's particulars MT. B Ocean

SHIP'S PARTICULARS

NAME OF VESSEL	MT. B. OCEAN	FWA	140 mm
KIND / TYPE OF VESSEL	OIL / CHEMICAL TANKER	TPC AT SUMMER DWT	14.48 M.T.
FEATURES	+A1, OIL/CHEMICAL CARRIER,(E), +AMS, VEC	VSL'S TOTAL CONSTANT	112.751 M.T. (APPROX.)
PORT OF REGISTRY	MAJURO	HT. OF MAST ABOVE KEEL	36.54 M
NATIONALITY	MARSHALL ISLANDS	DIST. AFT TO BRIDGE	23.00 M
CALL SIGN	V7VL2	DIST. BOW TO BRIDGE	82.50 M
OFFICIAL NBR.	4147	DIST. BRIDGE TO MANIFOLD	26.20 M
IMO NBR.	9377834	DIST. STERN TO MANIFOLD	49.20 M
MMSI, NBDP, DSC, EPIRB, NBR.	538004147, 538004000	DIST. BOW TO MANIFOLD	56.30 M
INMARSAT-FB500/FB250 I.D. NBR.	TEL: +870 773 408 040/+870-773-935-466 FAX: +870-783-930-001 E-MAIL: boccean@amosconnect.com	SIZE OF CARGO MANIFOLD	6 INCH (HV.VAR.REDUCERS)
CLASS NUMBER	CLASS KR NO. 1000007	NO. OF CARGO TANKS	TWELVE (12) INCL SLOPS
INMARSAT-C I.D. NBR.	TLX: 453836189	MAIN ENGINE	MAKER : WARTSILA MODEL : 6L32 M.C.R. : 3910 PS x 750 RPM
OWNER	OCEAN MARINE HOLDINGS CO., LTD Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island Majuro MH 96960 Marshall Islands	AUXILIARY ENGINES	THREE - YANMAR 6N165L-EN
OPERATOR/MANAGER	SK SHIPPING CO., LTD 19th Floor, Namsan Greet Building, 267, 5-ga, Namdaemun-ro, Chung-gu, Seoul, Korea	PROPELLER	TYPE : C.P.P. 4-BLADES DIAMETER : 3.800 M PITCH : 0.6701 M
BUILDER	QINGDAO HYUNDAI SHIPBUILDING CO., LTD QINGDAO, CHINA	RUDDERTYPE	BALANCED RUDDER - 1SET WITH TWO HYD. ELECT. MOTORS
YEAR OF BUILD	2010	TYPE OF BOW	BULBOUS BOW
BUILDER'S HULL NO.	QHS-206	TYPE OF STERN	TRANSOM ASTERN
KEEL LAID	15TH NOVEMBER 2007	CARGO PUMPS	10 FRAMO SD125-5 / 200 M3/H 2 FRAMO SD100 / 100 M3/H
LAUNCHED	07TH MAY. 2008	PORTABLE PUMP	1 FRAMO TK-80 / 70 M3/H
DELIVERED	14TH DECEMBER 2010	BALLAST PUMP	2 FRAMO SB200 / 250 M3/H
CLASSIFICATION	KOREAN REGISTER (KR)	TANK CLEANING PUMP	1 FRAMO 4VF1 / 60 M3/H
TRADE/NAV. AREA	FOREIGN GOING/OCEAN GOING	HOSE HANDLING CRANE	(1) SWL 3.0 T x 13 M/R
G.R.T. INT.	3,978	PROV. HANDLING CRANE	(1) SWL 1.8 T x 7.5 M/R
N.R.T. INT.	1,793	ANCHORS	2 NOS. CAST IRON STOCKLESS BOW ANCHORS EACH WT. 3060 KG
PANAMA (GRT)		ANCHOR CHAINS	9.0 SHACKLES x 27.5M DIAMETER , 50 mm
SUEZ (GRT / NRT)		F.O. CONSUMPT, AVE. DAILY	AVE. 10.50 / DAY
L.O.A.	105.50 M	D.O. CONSUMPT, AVE. DAILY	1.0 Tons
L.B.P.	98.12 M	F.W. CONSUMPT, AVE. DAILY	7.0 Tons
PANAMA (GRT)		F.W. PRODUCTN, AVE. DAILY	8.5 Tons
BREADTH MOULDED	16.60 M	CAPACITY	
DEPTH MOULDED	08.60 M	COMPLEMENT	22 PERSONS (FREE FALL LIFEBOAT)
SUMMER LOAD DRAFT (EXT.)	06.60 M	CARGO 98%	6315.385 m3 (INCL SLOP P/S 196.929 m3)
FREEBOARD DWT 5892.734	2.011 M	BALLAST	2429.474 m3 (INCL FPT 130.664 m3)
LIGHT DRAFT	2.303 M	F.W.	363.617 m3 (INCL CLN WT 200.946 m3)
LIGHT WEIGHT/DISPL	2436.733 MT	F.O.	273.708 m3 (100%)
DISPLACEMENT DWT (AT S.L.W.L)	8129.467 MT	D.O.	69.590 m3 (100%)
DEADWEIGHT (AT S.L.W.L)	5692.734 MT	L.O. SUMP TK.	27.466 m3 (100%)
NORMAL BALLAST COND. (DRAFT)	F : 3.018 M, A: 6.776 M, MEAN: 4.897 M	NUMBER OF CREW	20 INCLUDING MASTER
COLOR OF HULL/ACCOMM/DECK	REDBROWN/WHITE/GREEN		
COLOR OF CHIMNEY / MARK	LIGHT BROWN		



Lampiran 3

Berita acara investigasi kapal MT. B Ocean

<B. OCEAN PIRACY INCIDENT INVESTIGATION>

1. 피해 현황 (Damage)

- 1) 선박 피해 상세 (자세 복구 가능 or 육상 지원 여부)/
Ship/Facilities Damage (Can repair by ship or shore)
→첨부파일 참조 (PLEASE SEE ATTACHED FILE) / 파악 - 작성 중
- 2) 개인 피해 상세 (Personnel Damage)
→첨부파일 참조 (PLEASE SEE ATTACHED FILE) / 파악 - 작성 중

2. 기초 정보 (Basic Information)

- 1) 해적 승선 시간, 하선 시간 / Piracy boarding time & left time
→PIRATE ON BOARD(EMBARK): 24.Jan,2022 @23:15 UTC
→PIRATE OFF BOARD(DISEMBARK): 25,JAN,2022 (ard)19:15UTC~19:20UTC
- 2) 선박 위치 / Ship Position
→04-22.7N / 004-10.5W
- 3) 항해 상태 (Sailing - 뱃노트 / Drifting ?, Drifting을 시행한 경우 이유?)
Navigation Status (Sailing - ?? knot / Drifting ? Reason of Drifting)
→25일 오전에 예약된 어선 공급을 위해 조류를 감안한 위치에 표박(Drifting) 함
- 4) 당시 Draft (선수, 선미, Free Board) Ship Draft (Fore & Aft, Height of Freeboard)
→선미 : 5.00m / 선미: 7.85m / Free Board 2.0m
- 5) 날씨, 바람세기, 바람방향, 스웰 높이, 해상상태 등
Weather, Wind direction/force, swell, sea high and etc
→ Weather :BC
→Wind direction :South
→Force : 1
→Swell : Smooth Sea (Less 0.5m)
→Sea high : Less 0.5m

3. 해적 정보 (Piracy Information)

- 1) 해적 인원수 Number of Piracy
→ 정확한 숫자는 모르며 대략 9~11명으로 추정 함
- 2) 해적 복장, 생김새 Dress / Physical Appearance
→일상복 (청바지/ 반바지 / 티-셔츠 등) / 아프리카 인
- 3) 사용 언어 Language spoken
→자기를 대화는 현지어 / 본선 선원과는 영어를 사용 함
- 4) 특이한점 Distinctive details
→전원이 개인 화기 특히 사냥용 SSG-SHORT GUN을 가지고 있음)
- 5) 사용한 보트의 종류, 상세 (목적하였다면) Craft use
→ FRP로 제작된 길이 10m 정도의 선박이며 150마력 정도의 고속 엔진을 2대 장착 함

Lampiran 4

Zona merah yang ditandai di ECDIS



Lampiran 5

Skenario *drills* keamanan kapal saat penyerangan di laut

SHIP SECURITY DRILL SCENARIO		
1. 훈련의 종류 (KIND OF DRILL): 해상으로부터 공격(Attack while at sea)		
2. 훈련 일시(DATE/TIME OF DRILL)		
3. 소집/훈련 장소(MUSTER STATION / PLACE OF DRILL):		
가상 상황 (SITUATION)	대처 방안 (RESPONSE)	담당자 (P.I.C)
1. 2004.XX.XX 0200LT경 대만 해협 항해 중 RADER 상에만 나타나는 괴선박이 본선으로 접근해 오는 것을 발견 (FOUND APPROACHING UNKNOWN BOAT BY RADAR IN THE GULF OF GUINEA AT 0200LT.	1.해적 예방 당직자에게 워키토키로 연락하여 소화호스로 및 랜턴으로 접근 방향 주시토록 지시함. ORDER PIRACY WATCH CREW TO WATERING BY FIRE HOSE AND KEEP CHECK THE APPROACH DIRECTION BY LANTERN.	해적 담당자 Anti-Piracy watch crew
2.전 승무원 1차 집결소에 집합. ALL CREW MUSTER 1 ST MUSTER STATION.	2.당직 사관은 즉시 SSO에게 보고하고 지시에 따라 비상 배치 신호 발령 및 선내 방송을 한다. DUTY OFFICER REPORT TO SSO IMMEDIATELY AND SOUNDED MUSTER STATION ALARM AND ANNOUNCING UNDER SSO'S ORDER.	당직 사관 Duty Officer
3.괴선박이 계속해서 본선을 추격해 음. UNKNOWN BOAT CONTINUE TO APPROACH OUR VESSEL	3.탐색등이나 주간 신호등을 이용하여 본선에 접근하지 못하도록 괴선박에 불빛을 비춤. FLASH BEAM ON THE UNKNOWN BOAT BY SEARCH LIGHT OR DAY LIGHT SIGNAL LAMO	당직 사관 Duty Officer
4.선박이 본선으로부터 점점 멀어짐. UNKNOWN BOAT KEEP AWAY OUR VESSEL	4.인원 및 복장 확인하여 SSO에게 보고. AFTER A ROLL-CALL & DRESS INSPECTION, REPORT TO SSO.	각 반 반장 Team Leader
5.괴선박이 충기를 난사하며 본선에 계속접근함. UNKNOWN BOAT KEEP APPROACH WITH FIRE GUN.	5.현장반에게 괴선박 퇴치를 위한 비상대응을 시행토록 지시함. SSO ORDER ON SCENE TEAM TO CARRY OUT EMERGENCY AGAINST APPROACHING OF THE UNKNOWN BOAT.	선장 Master
	6.추가 소화호스 설치 및 실수, 추가 조명 설치, 칭/싸이렌/불꽃 등으로 경고 신호 ESTABLISH ADDITIONAL FIRE HOSE, SEARCH LIGHT, ALERT SIGNAL TO UNKNOWN BOAT BY GANG, SIREN, FLARE ETC.,	일항사 C/O
*무기가 없는 경우(IN CASE OF NOT HAVING WEAPON(GUN))		
7.VHF 또는 기타 통신 수단으로 주위 선박 및 관련 주변 연안국에 현 상황 파악. NOTIFY PRESENT SITUATION TO NEARBY OTHER VESSEL & NEAR COASTAL STATION BY VHF OR OTHER COMMUNICATION SYSTEM.		심항사 3/O
8.선교 및 갑판에 추가 당직자 배치 지시 및 비상부서 해제 POST ADDITIONAL DUTY ON DECK & BRIDGE AND DISMISS THE SECURITY DUTY.		선장 Master
9.CSO에게 보안사건 통보 REPORT TO CSO		선장 Master
*무기(총기)가 있는 경우(IN CASE OF HAVING WEAPON(GUN))		
7-1 전 승무원을 거주구역으로 피신토록 하고 외부로 통하는 모든 DOOR 폐쇄. ESCAPE ALL CREW INTO LIVING QUARTER & LOCK OUTSIDE DOOR		선장 Master
8-1 SSAS 이용하여 보안사건 보고 REPORT BYSSAS		선장 Master
9-1 가능하면 VHF로 주위선박 및 관련 주변 연안국에 현상황 통보. NOTIFY PRESENT SITUATION TO NEARBY OTHER VESSEL AND NEAR COASTAL STATION BY VHF OR OTHER COMMUNICATION SYSTEM.		심항사 3/O
10-1 항해에 필요한 최소 인원만 남기고 외부인에게 잘 뛰지 않는 지정된 안전한 장소로 전 승무원 대피시킴 MUSTER ALL CREW AT SAFETY SPACE EXCEPT MIN. CREW FOR SAFE OPERATION.		선장 Master
11-1 해적 또는 무장강도 승선 시 적대감을 갖지 않도록 침착 하게 대응 및 SSAS로 통보된 보안사건을 접수한 주관청에서 연안국으로 통보 및 대응할 수 있는 시간적 여유 확보. WHEN PIRACIES OR ARMED ATTACKERS ONBOARD, RESPONSE WITH SELF-POSSESSION AND MAKE TIME FOR THE AUTHORIES RECEIVED SSAS SIGNAL TO NOTICE TO THE CONTRACTING GOVERNORMENT AND COUNTER PIRACIES OR ARMED ATTACKERS		선장 Master

Lampiran 6

Perlindungan fisik kapal MT. B Ocean



Lampiran 7

Crew kapal setelah melaksanakan *drills* bersama tim keamanan tambahan



Lampiran 8

Hasil wawancara

Narasumber : Kim Chongoo

Jaabatan : Nakhoda

Kapal : MT. B Ocean

Pertanyaan : Bagaimana cara *crew* kapal untuk mencegah terjadinya pembajakan saat kapal berada di daerah yang memiliki potensi pembajakan?

Jawaban : Cara agar kapal, awak kapal dan muatannya terhindar dari adanya pembajakan di atas kapal yaitu dengan menerapkan *ISPS Code* yang telah ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO). Dengan cara melaksanakan menerapkan pengamanan yang sesuai dengan *ship security plan* (SSP) yang telah diverifikasi oleh *company security officer* (CSO) dan ada beberapa sistem dan penerapan yang dilakukan kapal MT B Ocean dalam mencegah terjadinya pembajakan di atas kapal seperti dapat berupa menambahkan personel keamanan pada kapal, meningkatkan kesadaran dan *drills* dalam mencegah terjadinya pembajakan, melakukan pengawasan dan pemantauan secara berkala dari pihak perusahaan serta melakukan perlindungan fisik kapal secara ekstra demi tercapainya penerapan *ISPS Code* yang baik dalam mencegah terjadinya pembajakan.

Pertanyaan : Apa yang dimaksud oleh *ISPS Code* itu sendiri?

Jawaban : *ISPS Code* merupakan peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) yang bertujuan untuk

meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan salah satu tujuannya adalah untuk mencegah dan mengurangi ancaman terhadap kapal, termasuk pembajakan.

Pertanyaan : Apakah *ISPS Code* dapat meminimalisir pembajakan di kapal?

Jawaban : Kapal yang menerapkan prosedur keamanan sesuai dengan *ISPS Code* dapat mengurangi risiko pembajakan dan meminimalisir kemungkinan terjadinya pembajakan. Namun, *ISPS Code* tidak dapat menjamin bahwa pembajakan tidak akan terjadi sama sekali. Oleh karena itu, keamanan di kapal MT B Ocean harus selalu ditingkatkan dan disesuaikan dengan situasi dan kondisi yang ada.

Pertanyaan : Siapakah perwira di atas kapal yang bertanggung jawab terhadap jalannya *ISPS Code*?

Jawaban : Perwira di atas kapal yang bertanggung jawab terhadap jalannya *ISPS Code* disebut sebagai *ship security officer (SSO)* biasanya *Chief Officer* yang memiliki tanggung jawab terhadap jalannya *ISPS Code* di atas kapal.

Narasumber : Christianto Palelleng

Jaabatan : *Chief Officer*

Kapal : MT. B Ocean

Pertanyaan : Sebagai perwira yang ditugaskan sebagai *ship security officer (SSO)* apa saja kendala yang menghambat jalannya *ISPS Code* di atas kapal MT B Ocean?

Jawaban : Ada beberapa kendala yang menjadikan *ISPS Code* di atas kapal tidak berjalan dengan baik diantaranya yaitu pemahaman awak kapal terhadap *ISPS Code* sangat kurang terutama pada anak buah kapal yang tidak mendapatkan pemahaman secara mendalam mengenai *ISPS Code* dikarenakan tidak adanya pembekalan diklat mengenai *ISPS Code* itu sendiri sehingga mereka hanya memahami *ISPS Code* berdasarkan pengalaman selama mereka di atas kapal dan kendala lainnya yaitu pengawasan dari pihak perusahaan yang sangat kurang baik dikarenakan banyaknya permintaan suplai bahan bakar menjadikan kapal sangat sibuk dan membuat pengawasan terhadap kapal menjadi sangat kurang efektif terutama pada pengawasan perlindungan fisik kapal saat memasuki kawasan yang memiliki potensi pembajakan dan tidak adanya ruang khusus untuk berkumpulnya awak kapal saat terjadinya pembajakan di atas kapal sehingga awak kapal harus berkumpul di *steering gear room*.

Pertanyaan : Bagaimana sistem dan penerapan yang dilakukan *chief officer* untuk menangani pembajakan di atas kapal MT B Ocean?

Jawaban : Sebagai *chief officer* di atas kapal saya harus menerapkan pengamanan yang sesuai dengan *ship security plan* (SSP) yang telah diverifikasi oleh *company security officer* (CSO) dan ada beberapa sistem dan penerapan yang dilakukan kapal MT B Ocean dalam mencegah terjadinya pembajakan di atas kapal diantaranya yaitu:

1. Menambahkan personel keamanan yang bekerja sama dengan otoritas keamanan setempat seperti angkatan laut.
2. Melakukan *drills* dan *safety meeting* secara berkala untuk memberikan pemahaman dan kesadaran terhadap awak kapal terutama kepada anak buah kapal yang kurang memahami terhadap pentingnya *ISPS Code* di atas kapal.
3. Senantiasa memberikan informasi mengenai kapal terutama pada saat kapal berada di kawasan yang memiliki potensi pembajakan tinggi. Informasi yang diberikan dapat berupa kondisi kapal baik dari posisi hingga keadaan kapal tersebut sehingga pihak perusahaan dapat melakukan pemantauan dan pengawasan lebih lanjut mengenai kapal yang berada di kawasan pembajakan
4. Melakukan perlindungan fisik kapal yang ekstra terutama saat kapal berada di kawasan yang memiliki potensi pembajakan yang tinggi.
5. Melakukan komunikasi darurat dengan menggunakan *emergency button*, VHF DSC (*Digital Selective Calling*) serta telepon satelit yang berada di atas kapal.

Pertanyaan : Mengenai perlindungan fisik kapal apa saja yang dilakukan untuk melindungi fisik kapal tersebut?

Jawaban : Melakukan perlindungan fisik kapal dapat berupa memasang *razor wire*, memasang *fire hose*, memasang boneka *dummy* dan menutup akses di atas kapal.



Narasumber : Risal Rambung

Jaabatan : *Boatswain*

Kapal : MT. B Ocean

Pertanyaan : Sebagai kepala kerja di *deck* menurut *Boatswain* apakah menjalankan *ISPS Code* itu penting?

Jawaban : *ISPS Code* itu sangat penting terutama untuk menjaga keamanan dan keselamatan awak kapal beserta kapal itu sendiri.

Pertanyaan : Apa saja yang dilakukan *ship security officer* (SSO) untuk terciptanya *ISPS Code* yang efektif?

Jawaban : *Officer* di atas kapal terutama *chief officer* selalu memberikan pemahaman terhadap anak buah kapal mengenai *ISPS Code* sehingga anak buah kapal memiliki kesadaran dan pemahaman mengenai *ISPS Code* terutama pada saat kapal berada di kawasan yang memiliki potensi pembajakan yang tinggi.

Pertanyaan : Apa yang dilakukan anak buah kapal dalam menerapkan perlindungan fisik kapal?

Jawaban : Anak buah kapal melakukan perlindungan fisik kapal atas dasar perintah dari *ship security officer* (SSO) dengan melakukan pemasangan *razor wire* di sekitar area *deck* kapal dari haluan sampai dengan buritan, memasang *fire hose* di titik yang memiliki potensi untuk naiknya pembajak ke atas kapal, memasang boneka *dummy* di sekitaran area buritan kapal dikarenakan area tersebut menjadi titik buta

dalam pengawasan *officer* jaga saat berada di anjungan dan menutup semua akses di atas kapal yang dapat memungkinkan pembajak untuk naik ke atas kapal atau masuk ke dalam akomodasi kapal.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Harri Noordy Sadewa
2. Tempat, Tanggal lahir : Tanjung Balai Karimun, 21 Oktober 1999
3. Alamat : JL Kampung Bukit RT 004 RW 003 No. 007
Kel. Meral Kota, Kec. Meral, Kab. Karimun,
Kepulauan Riau
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Jushari
 - b. Ibu : Siti Basriatun
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SDS 005 Cahaya (2006 – 2012)
 - b. SMPN 1 Meral (2012 – 2015)
 - c. SMAN 1 Karimun (2015 – 2018)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2023)
7. **Pengalaman Praktek Laut**
 - a. Nama Kapal : MT. B Ocean

b. Jenis Kapal : Tanker

c. Perusahaan : PT. Amas Samudera Jaya

d. Alamat : Komplek Plaza Pasifik Blok 77 No.79 Jalan
Boulevard Barat raya, Kelapa Gading Barat, Kelapa
Gading, Kota Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota
Jakarta, Indonesia.

