



PENERAPAN ISPS CODE DI MT.B OCEAN SAAT KAPAL MELEWATI AREA FREETOWN AFRIKA

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran Pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

RAFI CHANDRA
NIT. 572011137881N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENERAPAN ISPS CODE DI MT.B OCEAN SAAT KAPAL MELEWATI
AREA FREETOWN AFRIKA**

Disusun Oleh:

RAFI CHANDRA
572011137881 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....2024

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

INDAH NURHIDAYATI, M.Si
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 19921023 202012 2 009

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

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

HALAMAN PENGESAHAN

Penelitian dengan judul "Penerapan ISPS Code di MT.B OCEAN saat kapal melewati area Freetown Afrika"

Nama : RAFI CHANDRA

NIT : 572011137881N

Program Studi : D-IV NAUTIKA

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Penelitian Prodi NAUTIKA,

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

.....

Semarang,2024

PENGUJI

Penguji I : SITI FATIMAH., S.Si.T., M.Pd

Pembina (IV/a)

NIP. 19810317 200502 2 001

Penguji II : Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19660915 199903 1 001

Penguji III : HARTOYO., S.ST., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760422 201012 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG



Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E

Penata tingkat I (IV/a)

NIP. 19730205 199903 1 002

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rafi Chandra

NIT : 572011137881 N

Program Studi : Nautika

Penelitian dengan judul “Penerapan ISPS Code di MT.B Ocean saat kapal melewati area Freetown Afrika”.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam penelitian ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) 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, 17 - Oktober 2024

Yang menyatakan pernyataan,



RAFI CHANDRA
NIT. 572011137881N

HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. Jangan hanya bermimpi tentang kesuksesan, bangun setiap hari dengan tekad untuk mengubah impian menjadi kenyataan melalui usaha dan kerja keras tanpa henti."
2. Setiap langkah kecil yang kita ambil hari ini adalah pondasi bagi masa depan yang gemilang; tidak ada usaha yang sia-sia jika dikerjakan dengan penuh semangat dan keyakinan.
3. Hidup bukan soal menunggu badai berlalu, tapi tentang belajar menari di tengah hujan karena di setiap tantangan selalu ada peluang untuk tumbuh dan berkembang."

Persembahan :

1. Teruntuk keluarga saya terutama kedua orang tua yang saya cintai Bapak Rapi dan Ibu Sumiyati yang selalu mendoakan doa-doa baik dan sebagai motivasi penulis dalam menyelesaikan tugas skripsi. Saya persembahkan karya tulis sederhana ini dan gelar untuk bapak dan ibu tercinta.
2. Fadila Alfiani Arifin terima kasih telah berkontribusi dalam penulisan skripsi ini, meluangkan waktu, pikiran, dan memberi semangat untuk terus maju dalam meraih apa yang menjadi impian penulis.
3. Almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah, puja dan puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya. Sholawat dan salam semoga tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini yang berjudul “Penerapan ISPS Code di MT.B Ocean saat kapal melewati area Freetown Afrika”.

Penelitian ini disusun guna memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) pada program Pendidikan Diploma IV (D-IV) Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini terwujud berkat bantuan, arahan, bimbingan dan doa dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Yustina Sapan S.Si.T, M.M. selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Suherman, M.Si., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan serta arahan dalam penyusunan penelitian.
4. Ibu Indah Nurhidayati, M.Si selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan penelitian.

5. Ibu Dr. Yustina Sapan, S.Si.T., MM selaku Dosen Wali yang telah memberikan bimbingan akademik dan *non* akademik, perhatian, inspirasi dan motivasi selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Bapak Manungku Trinata Pramudhita, S.Si.T., M.Pd. selaku Perwira Resimen, terima kasih atas semua perhatian dan dukungan yang telah membantu saya dalam menghadapi berbagai rintangan dan mencapai tujuan akademik.
7. Ibu Eka Susanti, S.Psi. selaku Kepala Unit Psikologi, terima kasih telah membimbing, mengarahkan, dan memotivasi selama saya melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang..
8. Seluruh Dosen, Perwira dan Tenaga Pengajar yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Perusahaan PT. Ammas Samudera Jaya yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik laut.
10. Seluruh *crew* MT. B Ocean yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada penulis pada saat praktek laut.
11. Seluruh sahabat dan keluarga, Nautika 8 Delta dan Mess Soloraya, terima kasih telah memberikan semangat, dukungan serta motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
12. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

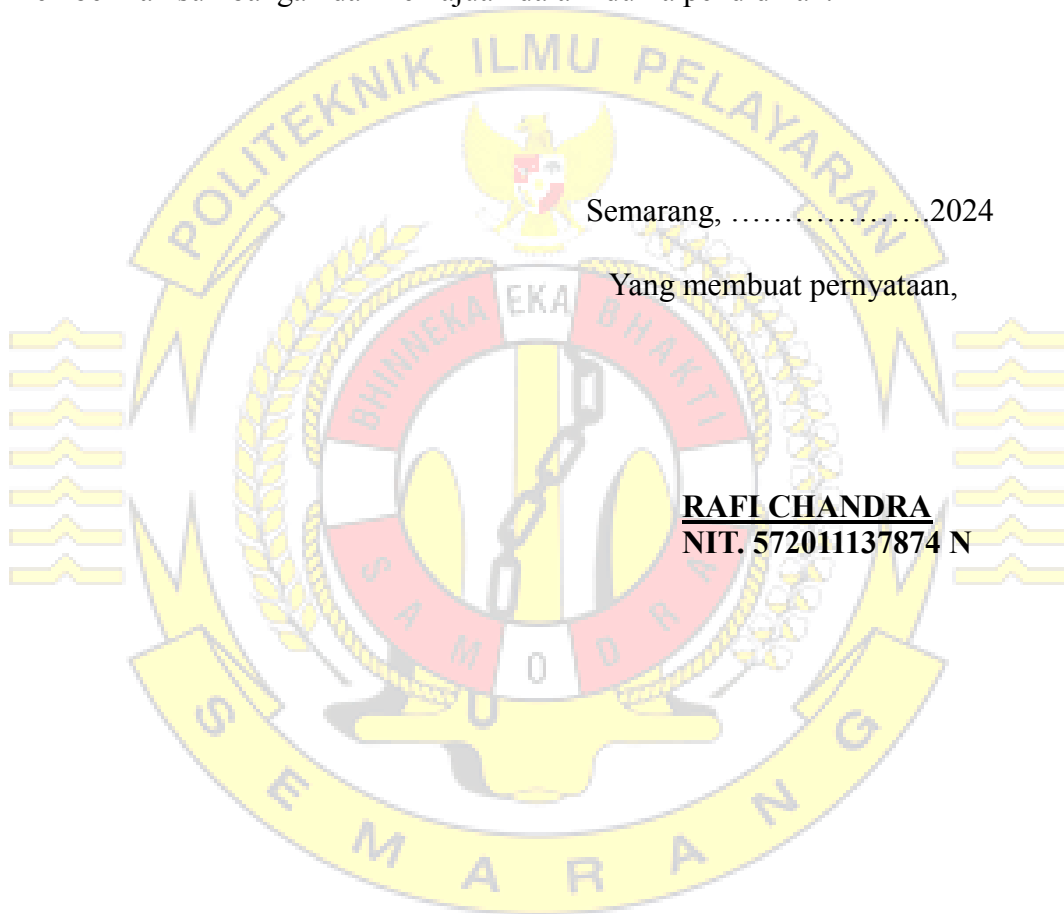
Semoga Allah SWT membalas semua kebaikan yang telah bapak, ibu, dan saudara berikan kepada penulis dengan kebaikan serta dengan curahan rahmat dan

kasih sayang-Nya, penulis menyadari penelitian ini masih belum sempurna, baik dari materi, maupun dari segi penyajian karena keterbatasan dan kemampuan penulis. Oleh karena itu penulis sangat mengharapkan saran dan kritik untuk kesempurnaan penelitian ini. Besar harapan penulis agar penelitian ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya, umumnya bagi pembaca serta dapat memberikan sumbang dan kemajuan dalam dunia pendidikan.

Semarang,2024

Yang membuat pernyataan,

RAFI CHANDRA
NIT. 572011137874 N



ABSTRAK

Chandra, Rafi. NIT. 57201113881N, 2024, "Penerapan ISPS Code di MT. B Ocean saat Kapal Melewati Area Freetown Afrika", Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Dosen Pembimbing I : Capt. Suherman, M.Si.,M.Mar Pembimbing II : Indah Nurhidayati, M.Si

Pembajakan menjadi ancaman serius bagi pengiriman muatan melalui kapal di perairan luas, khususnya di kawasan seperti Freetown, Afrika, yang merupakan jalur jalur maritim penting. Aksi pembajakan dapat menimbulkan kerugian besar bagi *crew* dan perusahaan pengiriman, serta mengancam keselamatan dan keamanan seluruh awak. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji peran penting ISPS Code dalam mencegah pembajakan, terutama pada kapal MT B Ocean saat beroperasi di perairan Freetown.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode triangulasi untuk pengumpulan data, yang meliputi observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data yang diperoleh dianalisis untuk mengevaluasi implementasi ISPS Code pada kapal MT B Ocean, termasuk penerapan Ship Security Plan (SSP) dan peran Ship Security Officer (SSO) dalam upaya pencegahan pembajakan.

Hasil pembahasan penelitian ini yaitu International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) dapat mengurangi resiko pembajakan di kapal MT B Ocean dengan menerapkan prosedur keamanan yang sesuai dengan Ship Security Plan (SSP) yang dikembangkan oleh Ship Security Officer (SSO). Kapal yang mengikuti prosedur keamanan sesuai dengan ISPS Code dapat menurunkan risiko pembajakan dan memperkecil kemungkinan terjadinya pembajakan. Upaya pencegahan pembajakan mencakup penambahan personel keamanan di kapal, peningkatan kesadaran dan latihan pencegahan pembajakan, serta pemantauan dan pengawasan rutin. Selain itu, kemampuan komunikasi darurat ditingkatkan, dan perlindungan fisik diperkuat. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dengan meningkatkan pemahaman dan pengetahuan mengenai pencegahan pembajakan, baik bagi awak kapal, pelaut, maupun masyarakat umum, khususnya saat kapal beroperasi di Freetown Afrika.

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

ABSTRACT

Chandra, Rafi. NIT. 57201113881N, 2024, “Implementation of ISPS Code on MT. B Ocean when the ship passes through the Freetown Africa area”, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Polytechnic of Shipping Science Semarang, Supervisor I: Capt. Suherman, M.Si, M.Mar Supervisor II: Indah Nurhidayati, M.Si

Piracy poses a serious threat to the delivery of cargo by ship over wide waters, especially in areas such as Freetown, Africa, which is an important maritime route. Piracy can cause huge losses for the crew and the shipping company, as well as threaten the safety and security of the entire crew. This research aims to examine the important role of the ISPS Code in preventing piracy, especially on the MT B Ocean when operating in Freetown waters.

This research uses a qualitative approach with triangulation method for data collection, which includes observation, interview, and documentation. The data obtained was analyzed to evaluate the implementation of ISPS Code on MT B Ocean vessels, including the implementation of Ship Security Plan (SSP) and the role of Ship Security Officer (SSO) in piracy prevention efforts.

The results of this research discussion are the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) can reduce the risk of hijacking on MT B Ocean ships by implementing security procedures in accordance with the Ship Security Plan (SSP) developed by the Ship Security Officer (SSO). Ships that follow security procedures in accordance with the ISPS Code can reduce the risk of piracy and minimize the possibility of piracy. Piracy prevention measures include additional security personnel on board, awareness raising and piracy prevention drills, as well as regular monitoring and surveillance. In addition, emergency communication capabilities are enhanced, and physical protection is strengthened. This research is expected to contribute by increasing the understanding and knowledge of piracy prevention, both for crew members, seafarers, and the general public, especially when ships operate in Freetown, Africa.

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

DAFTAR ISI

SKRIPSI	1
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK	ix
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Rumusan Masalah	7
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORI.....	9
A. Deskripsi Teori	9
1. Penerapan.....	9
B. Kerangka Penelitian	20
BAB III METODE PENELITIAN.....	21
A. Metode Penelitian.....	21
B. Tempat Penelitian	22
C. Sampel Sumber Data Penelitian	22
1. Data Primer	23
2. Data Sekunder	23
D. Teknik Pengumpulan Data	24
1. Observasi.....	24
2. Wawancara.....	25
3. Dokumentasi	26

E. Instrumen Penelitian	27
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	28
1. Reduksi data.....	28
2. Penyajian Data	29
3. Penarikan Kesimpulan	29
G. Pengujian Keabsahan Data	30
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	33
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	33
B. Deskripsi Data	35
1. Lokasi Penelitian.....	35
2. <i>Crew List</i>	37
3. Profil Perusahaan	39
C. Temuan	40
1. Fakta Pertama yaitu kurangnya jumlah <i>crew</i> untuk maksimalnya pengawasan awak kapal	40
2. Fakta Kedua yaitu kurangnya komunikasi atau kerjasama dengan Cost Guard di daerah setempat.....	42
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	45
1. Penerapan ISPS Code di kapal MT B Ocean ketika kapal melewati area Freetown Afrika.....	45
2. Kendala dalam penerapan <i>ISPS Code</i> di kapal MT B Ocean	47
3. Upaya menangani resiko pembajakan dalam penerapan ISPS Code di MT B Ocean saat kapal melintasi area Freetown, Afrika.....	49
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	69
A. Simpulan	69
B. Keterbatasan Penelitian	70
C. Saran	71
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	98
6. Riwayat Pendidikan.....	98
7. Pengalaman Praktek Laut.....	99

DAFTAR TABEL

Table 4. 1 Perbandingan penelitian terdahulu dan sekarang.....	31
Table 4. 2 <i>Ship Particulars</i> MT.B Ocean.....	33
Tabel 4. 3 <i>Crew List</i> MT B Ocean.....	35

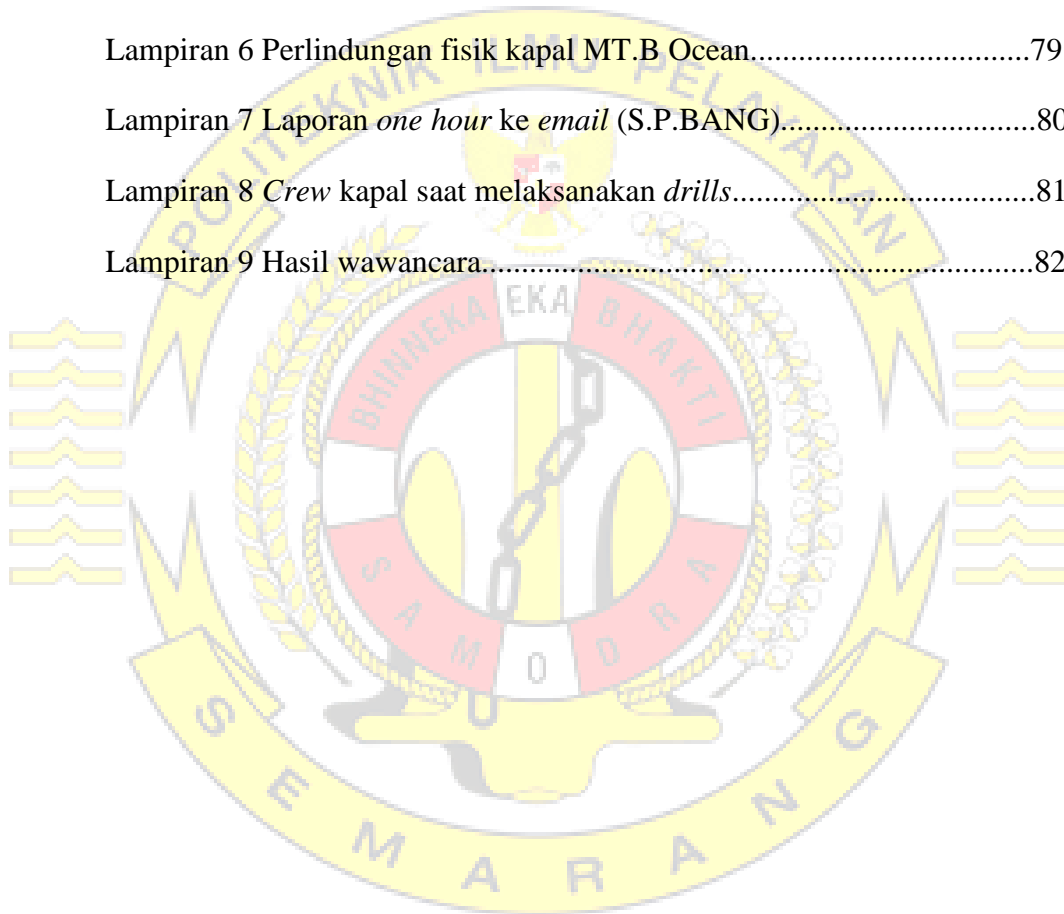


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kapal MT B Ocean.....	16
Gambar 2.2 Foto Lokasi Freetown.....	16
Gambar 2.3 Kerangka Penelitian.....	17
Gambar 3.1 Triangulasi Tiga Sumber.....	29
Gambar 4.1 Kapal MT B Ocean.....	34
Gambar 4.2 <i>Main Deck</i> tanpa <i>razor wire</i>	39
Gambar 4.3 <i>Main Deck</i> dengan <i>razor wire</i>	40
Gambar 4.4 Laporan kapal ke Perusahaan.....	48
Gambar 4.5 Simulasi <i>drills</i> pencegahan pembajakan di <i>steering gear room</i>	50
Gambar 4.6 Simulasi <i>drills</i> , <i>Captain SSAS TEST</i> di <i>steering gear room</i>	50
Gambar 4.7 Laporan pihak kapal ke perusahaan.....	52
Gambar 4.8 Pemasangan <i>razor wire</i>	56
Gambar 4.9 Pemasangan <i>aces block barrier</i> di tangga naik.....	57
Gambar 4.10 Pemasangan <i>aces block barrier</i> di <i>wings bridge</i>	58
Gambar 4.11 Pemasangan <i>fire hose</i>	59
Gambar 4.12 Pemasangan boneka <i>dummy</i>	60
Gambar 4.13 Pemasangan <i>razor wire</i> di tangga di buritan.....	61
Gambar 4.14 <i>Emergency button</i> yang ada di <i>bridge</i>	63
Gambar 4.15 Melakukan test VHF DSC.....	64
Gambar 4.16 Telepon satelit yang berada di <i>bridge</i>	65

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Crew List</i> MT B Ocean.....	73
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> MT B Ocean.....	74
Lampiran 3 Laporan SSAT TEST kepada (S.P.BANG).....	75
Lampiran 4 Laporan <i>Accident Reporting Form</i>	76
Lampiran 5 <i>Education Report</i>	77
Lampiran 6 Perlindungan fisik kapal MT.B Ocean.....	79
Lampiran 7 Laporan <i>one hour</i> ke <i>email</i> (S.P.BANG).....	80
Lampiran 8 <i>Crew</i> kapal saat melaksanakan <i>drills</i>	81
Lampiran 9 Hasil wawancara.....	82



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kapal Kapal adalah salah satu moda transportasi utama di perairan yang memiliki peranan krusial dalam mengangkut penumpang, barang, hingga bahan bakar. Sebagaimana dinyatakan oleh UNCTAD (2020), lebih dari 80% perdagangan global dilakukan melalui jalur maritim, menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung ekonomi dunia. Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 309 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), istilah “kapal” mencakup semua alat yang dapat berlayar, seperti kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat apung lainnya, terlepas dari kemampuan mereka untuk bergerak dengan daya sendiri. Hal ini dipertegas pula dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mengartikan kapal sebagai alat transportasi air dengan berbagai sumber tenaga seperti tenaga angin, tenaga mekanik, atau energi lain, termasuk yang ditarik atau ditunda. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengartikan kapal sebagai kendaraan untuk membawa penumpang dan barang di laut, sungai, dan perairan lainnya. Berbagai jenis kapal dioperasikan dalam kegiatan pelayaran, termasuk kapal muatan umum (general cargo ship), kapal tanker (tanker ship), kapal ro-ro, kapal peti kemas (container ship), kapal muatan curah kering (bulk carrier), serta kapal penumpang. Di antara jenis-jenis kapal tersebut, kapal tanker yang membawa muatan minyak atau produk turunannya dianggap memiliki risiko keamanan yang tinggi. Menurut International Maritime Bureau

(IMB, 2021), kapal tanker sering kali menjadi sasaran pembajakan karena tingginya nilai ekonomi muatan yang diangkut. Sebagai contoh, kapal tanker MT B Ocean berisiko menghadapi ancaman perompakan di perairan berbahaya, yang berpotensi merugikan karena nilai muatannya yang tinggi.

Ancaman pembajakan kapal tanker semakin meningkat, terutama bagi kapal yang berlayar di kawasan rawan seperti perairan Freetown di Afrika. Kapal MT B Ocean, yang merupakan kapal tanker pengangkut minyak, sering melewati wilayah ini. Posisi geografis Freetown, yang terletak di pantai Samudra Atlantik, menjadikannya pelabuhan sentral di Afrika Barat dengan peran strategis dalam distribusi barang ke berbagai negara tujuan. Namun, wilayah ini juga dikenal memiliki tingkat kemiskinan tinggi akibat lambatnya pertumbuhan ekonomi di Afrika. Menurut Bank Dunia (2022) mencatat bahwa faktor-faktor seperti konflik internal, perubahan iklim, dan ketidakpastian ekonomi global berkontribusi terhadap lambatnya perkembangan ekonomi, yang pada akhirnya memicu meningkatnya tindak kriminal, termasuk pembajakan kapal. Ancaman ini bersifat nyata dan terus berulang, seperti yang dialami MT B Ocean dalam dua insiden pembajakan sebelumnya: di Teluk Ghana pada 2021 dan di Abidjan pada 23 November 2022. Tingginya risiko ini menegaskan perlunya prioritas pada keamanan kapal dan pelabuhan untuk melindungi awak, muatan, serta keberlangsungan pelayaran IMO (2021) melaporkan bahwa Teluk Guinea, yang mencakup perairan Freetown, merupakan lokasi lebih dari 90% kasus penculikan awak kapal secara global dalam beberapa tahun terakhir. Kapal MT B Ocean

sendiri telah mengalami dua insiden pembajakan, yaitu di Teluk Ghana pada tahun 2021 dan di Abidjan pada 23 November 2022. Tingginya risiko ini membuat keamanan kapal dan pelabuhan menjadi prioritas utama dalam upaya perlindungan terhadap awak kapal, muatan, serta kelangsungan pelayaran.

Pembajakan berulang kali terhadap kapal tanker, termasuk MT B Ocean, menunjukkan adanya kelemahan dalam upaya penanggulangan ancaman keamanan laut. Pembajakan kapal secara internasional diatur dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), yang diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985. Namun, hukum internasional tradisional mengenai pembajakan, seperti yang diatur dalam Konvensi Laut Lepas 1958 dan UNCLOS 1982, awalnya berfokus pada tindakan kekerasan yang bertujuan memperoleh keuntungan pribadi. Namun, insiden seperti pembajakan kapal pesiar Achille Lauro pada tahun 1985 menegaskan bahwa ancaman di laut tak hanya berorientasi pada keuntungan pribadi, melainkan kerap didorong oleh motif politik atau agama. Peristiwa ini juga menggarisbawahi bahwa pendekatan keamanan maritim yang ada tidak cukup untuk menangani ancaman modern seperti terorisme.

Sebagai tanggapan terhadap ancaman-ancaman tersebut, International Maritime Organization (IMO, 2002) mengadopsi ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) yang efektif diberlakukan sejak Juli 2004. ISPS Code ini bertujuan untuk meningkatkan keamanan pelayaran internasional melalui standar yang mengatur kolaborasi antara pemerintah, otoritas

pelabuhan, dan perusahaan pelayaran. Menurut Klein (2011) menyoroti bahwa ISPS Code memberikan kerangka kerja untuk penilaian risiko yang menyeluruh, peningkatan kesiapan pengamanan, serta kerja sama internasional dalam menangani ancaman keamanan. Kode ini juga menekankan pentingnya pengawasan dan pencegahan ancaman keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.

Kode ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) merupakan langkah keamanan menyeluruh yang diterapkan oleh IMO sebagai respons terhadap ancaman keamanan maritim yang semakin kompleks, khususnya terorisme. ISPS Code merupakan bagian dari amandemen Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut (SOLAS), yang mencakup serangkaian langkah-langkah komprehensif guna melindungi kapal dan pelabuhan dari ancaman keamanan. Melalui kerangka ini, ISPS Code mendorong adanya penilaian risiko yang menyeluruh, peningkatan kesiapan pengamanan, dan kerja sama internasional dalam menangani ancaman keamanan. Beberapa tindakan yang diatur dalam ISPS Code meliputi identifikasi kapal, penentuan tingkat keamanan oleh otoritas pelabuhan, kewajiban perusahaan pelayaran untuk melindungi awak dan penumpang, serta otoritas negara pelabuhan untuk melakukan inspeksi dan, jika perlu, penahanan kapal yang dicurigai. Kapal yang telah memenuhi standar keamanan berhak memperoleh Sertifikat Keamanan Kapal Internasional yang menjadi bukti pemenuhan ISPS Code. Selain itu, ISPS Code juga mengatur hak negara untuk

mengakses informasi dari kapal yang hendak memasuki wilayahnya untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keamanan yang berlaku.

Menurut Bueger (2016) menekankan pentingnya kerja sama antara pemerintah, otoritas pelabuhan, dan industri pelayaran untuk memastikan keberhasilan implementasi ISPS Code. Dalam konteks kapal tanker seperti MT B Ocean, penerapan ISPS Code menjadi langkah esensial untuk mengurangi risiko pembajakan di wilayah-wilayah rawan seperti Freetown. Dengan penerapan ISPS Code yang optimal, kapal-kapal yang beroperasi di area berisiko tinggi dapat meningkatkan kesiapsiagaan terhadap ancaman dan memperkuat langkah-langkah pengamanan secara komprehensif.

Penelitian Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan ISPS Code pada kapal MT B Ocean saat melewati area Freetown, Afrika, sebagai langkah preventif terhadap ancaman pembajakan. ISPS Code merupakan alat penting dalam pencegahan tindakan ilegal di sektor maritim, yang melibatkan kerjasama antara pemerintah, lembaga, dan industri pelayaran untuk mendeteksi serta mencegah ancaman keamanan terhadap kapal dan pelabuhan. Dengan adanya kode ini, kapal, termasuk kapal tanker seperti MT B Ocean, dapat meningkatkan standar keamanan selama berlayar di perairan yang rawan.

Melalui penelitian ini, diharapkan adanya rekomendasi peningkatan langkah-langkah keamanan yang sesuai dengan ISPS Code untuk kapal yang melewati wilayah berisiko tinggi, seperti Freetown. Penerapan yang optimal dari ISPS Code diharapkan dapat memberikan perlindungan maksimal terhadap kapal, muatan, dan awak kapal. Sebagaimana dinyatakan oleh Chalk (2008),

kajian terhadap strategi keamanan maritim dapat memberikan kontribusi signifikan dalam pengembangan sistem keamanan global yang lebih tangguh dan efisien. Penelitian ini diharapkan menjadi kontribusi yang signifikan dalam pengembangan sistem keamanan maritim yang komprehensif, yang akan mengurangi risiko pembajakan dan membantu menjaga keselamatan maritim internasional serta efisiensi perdagangan global yang sangat bergantung pada sektor pelayaran. Karena maraknya pembajakan di perairan Freetown dan pentingnya penerapan *ISPS Code* di wilayah Afrika, penelitian ini berjudul “Penerapan *ISPS Code* di MT B Ocean Saat Kapal Melewati Area Freetown Afrika”.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian bertujuan guna memberikan batasan tentang tema masalah yang diangkat oleh peneliti sebagai bahan penelitian. Fokus penelitian juga bermanfaat bagi peneliti supaya tidak terkecoh dengan banyaknya data yang didapat di lapangan. Determinan fokus penelitian cenderung mengarah pada penerapan *ISPS Code* ketika melewati daerah Freetown, Afrika. Sesuai dengan latar belakang, peneliti membatasi ruang lingkup dari penelitian yang hendak dilakukan. Peneliti berfokus pada penerapan *ISPS Code* di kapal MT. B Ocean ketika melewati daerah Freetown, Afrika.

C. Rumusan Masalah

Berlandaskan latar belakang diatas, peneliti mengangkat beberapa rumusan masalah yang ingin diselesaikan dalam penelitian yang dilakukan.

Berikut ini adalah rumusan masalah untuk penelitian ini diantaranya:

1. Bagaimana penerapan *ISPS Code* di MT.B Ocean saat kapal melewati area Freetown?
2. Apa kendala penerapan *ISPS Code* di MT. B Ocean saat kapal melintasi area Freetown, Afrika?
3. Bagaimana upaya menangani resiko pembajakan dalam penerapan *ISPS Code* di MT.B Ocean saat kapal melintasi area Freetown,Afrika?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pengalaman dan pengamatan peneliti selama praktek di atas kapal maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk dapat mengetahui penerapan *ISPS Code* pada kapal MT. B Ocean ketika melewati area Freetown.
2. Untuk mengetahui dampak penerapan *ISPS Code* di MT. B Ocean saat kapal melintasi area Freetown, Afrika.
3. Untuk mengetahui upaya dalam menangani tantangan penerapan *ISPS Code* di kapal MT. B Ocean saat kapal melintasi area Freetown, Afrika.

E. Manfaat Penelitian

Menurut permasalahan yang telah diterangkan, maka diharapkan akan ada beberapa manfaat sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

Untuk menambah pengetahuan mengenai penggunaan *ISPS Code* pada usaha pencegahan pembajakan laut di atas kapal terkhusus pada kapal yang berlayar di wilayah Freetown, Afrika.

2. Secara Praktis

Dengan membaca skripsi ini diharapkan peneliti dan pembaca sanggup melakukan perhitungan serta evaluasi maupun praktek langsung ketika pembajakan di atas kapal terjadi



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Penerapan

Menurut Eka Putri, J (2019) asal kata konsep penerapan berasal dari kata dasar "terap" yang kemudian diperluas maknanya dengan penambahan awalan "pe" dan akhiran "an" ini menggambarkan suatu proses atau tindakan dalam menerapkan, memasang, atau menggunakan sesuatu, serta perilaku dalam mengimplementasikannya. Dalam Kamus Besar Indonesia (KBBI), penerapan diartikan sebagai tindakan penerapan. Penerapan membutuhkan penggunaan metode dan strategi yang dinamis serta dirancang dengan sistematis untuk mencapai hasil optimal. Ketika dikaitkan dengan penerapan ISPS Code, penerapan yang efektif sangat penting untuk memastikan semua kru kapal bertanggung jawab terhadap strategi keamanan yang diadopsi. Berdasarkan penelitian

Cindy, A. dan Pery, R. S.(2021) menyatakan bahwa efektivitas penerapan ISPS Code dalam keamanan maritim tergantung pada kepatuhan kru kapal terhadap prosedur keamanan serta pelaksanaan latihan secara rutin. Implementasi yang sistematis dan konsisten terbukti mampu meningkatkan keamanan kapal sekaligus menurunkan insiden keamanan di area rawan. Dari berbagai definisi tersebut, penerapan dapat didefinisikan sebagai tindakan yang dilaksanakan dengan perencanaan sistematis, menggunakan metode, ide, dan pola tertentu untuk mencapai hasil optimal. Penerapan juga

mempunyai konsep dan metode yang dinamis untuk menyelesaikan permasalahan yang dihadapi, baik secara personal maupun kelompok. Menurut Thomas A. Mensah (2004) ISPS Code merupakan langkah penting dalam mengatasi ancaman terorisme maritim yang meningkat setelah peristiwa 11 September 2001. Kode ini diadopsi melalui amandemen Konvensi SOLAS 1974 dan bertujuan memperkuat keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dengan pendekatan deteksi dini dan pencegahan ancaman. ISPS Code memberikan kerangka kerja internasional yang melibatkan pemerintah, otoritas pelabuhan, dan industri pelayaran untuk meningkatkan keamanan maritim. Elemen pencegahan dan pencegahan dini menjadi kunci keberhasilannya. Penelitian lainnya dilakukan oleh SUBEKHAN, S. (2022) mengevaluasi penerapan ISPS Code pada kapal berbendera Indonesia dan menemukan bahwa keberhasilan implementasi sangat bergantung pada dukungan kelembagaan, pelatihan yang berkelanjutan, dan pemahaman kru kapal terhadap ISPS Code. Dalam Penelitian oleh AKASAKA, H. (2022). menambahkan bahwa pelatihan terstruktur membantu kru memahami peran mereka dalam menjaga keamanan kapal. Sementara itu, panduan resmi dari International Maritime Organization (IMO) menekankan pentingnya kerja sama antara pemerintah, otoritas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran untuk mendeteksi ancaman keamanan serta mencegah insiden yang berpotensi mengancam kapal atau fasilitas pelabuhan. Sementara dalam penelitian Harri Noordy Sadewa (2023) melalui studi kasus pada kapal MT B Ocean mengungkapkan bahwa

langkah preventif, seperti pemasangan razor wire dan simulasi pencegahan pembajakan, efektif dalam mengurangi risiko pembajakan. Namun, kendala seperti kurangnya pemahaman kru kapal dan minimnya pengawasan perusahaan masih menjadi hambatan utama. Dari konsep-konsep tersebut, penerapan ISPS Code yang efektif membutuhkan rencana sistematis, dukungan kelembagaan, pelatihan berkelanjutan, serta kepatuhan kru untuk mencapai hasil optimal. Implementasi ISPS Code tidak hanya menjadi kerangka teknis, tetapi juga alat penting dalam memastikan keamanan dan efisiensi transportasi maritim global. Semua kru kapal harus memiliki tanggung jawab terhadap strategi yang diterapkan untuk memastikan keselamatan di atas kapal, sehingga dapat mencapai hasil konkret yang diharapkan.

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

ISPS Code, menurut IMO Maritime Safety Committee, adalah peraturan internasional yang mencakup keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sebagai respons terhadap ancaman yang berkembang pasca serangan 11 September 2001. ISPS Code dirancang dengan pendekatan manajemen risiko, yang tujuannya adalah menjaga keamanan berdasarkan tingkat ancaman yang diidentifikasi. Menurut pendapat Hendra, F. A., & Basuki, M. (2022). menunjukkan bahwa penerapan ISPS Code pada Level II dan III di pelabuhan berisiko tinggi di Afrika Barat telah membantu meningkatkan kesiapsiagaan terhadap ancaman keamanan. Penelitian ini menegaskan bahwa dengan menggunakan level-level keamanan yang

fleksibel dan dinamis, pelabuhan dapat lebih siap menghadapi potensi ancaman yang berubah-ubah

Tujuan utama dari *ISPS Code* adalah menyediakan standar yang konsisten dan kerangka kerja untuk mengevaluasi risiko, sehingga pemerintah dapat menyesuaikan nilai kerentanan kapal dan fasilitas pelabuhan dengan perubahan ancaman. Hal ini dilakukan dengan menetapkan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang relevan. Kode ini juga merupakan ketentuan atau peraturan yang berisi tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan kapal, perusahaan, dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code* juga dikenal sebagai kode keamanan internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, peraturan internasional yang mengatur keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan pasca serangan 11 September di Amerika Serikat. *ISPS Code* terbagi menjadi dua bagian utama, yaitu bagian A berisi pernyataan wajib untuk pemerintah, perusahaan kapal, dan fasilitas pelabuhan, dan bagian B berisi pedoman. Pemberlakuan *ISPS Code* dimulai pada tanggal 1 Juli 2004 sesuai ketetapan dan konferensi diplomatic yang diselenggarakan oleh *IMO*. Kode ini mencakup semua jenis kapal yang melakukan kegiatan pelayaran international. Setelah ditandatangani secara resmi oleh negara-negara anggota *IMO*, *ISPS Code* mulai berlaku efektif sejak 1 Juli 2004. Penyusunan *ISPS Code* dimulai pada tahun 2001 oleh *Maritime Safety Committee* (MSC) yang bekerja sama dengan *Maritime Safety Working*

Group (MSCG). Pada sidang majelis pada bulan November tahun 2001, kedua badan tersebut mengadopsi resolusi A.924 (22), yang bertujuan untuk meninjau kembali segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, terutama terhadap penumpang dan awak kapal, serta keselamatan kapal secara umum. *ISPS Code* memiliki tiga jenis level keamanan di antara lain *security level I* merupakan level dasar dimana tindakan keamanan minimum harus selalu diterapkan sepanjang waktu, *security level II* merupakan level keamanan yang ditingkatkan di mana tindakan keamanan tambahan harus diterapkan sebagai tanggapan terhadap ancaman keamanan yang meningkat, *security level III* merupakan level tertinggi dimana tindakan keamanan luar biasa harus diterapkan sebagai respons terhadap ancaman keamanan yang sangat tinggi atau kejadian keamanan yang sedang berlangsung. Adapun tindakan keamanan yang diterapkan harus disesuaikan dengan ancaman dan risiko yang diidentifikasi, serta harus mampu diinterogasikan dengan kebijakan dan dampak buruk terhadap lingkungan sekitar

3. Efektivitas dan Tantangan dalam Penerapan ISPS Code

Tantangan dalam penerapan *ISPS Code* sering muncul di negara-negara berkembang yang mengalami keterbatasan sumber daya. Andhi, S. (2017). membandingkan penerapan *ISPS Code* di pelabuhan besar Asia dan Afrika dan menemukan bahwa kepatuhan terhadap *ISPS Code* membutuhkan pelatihan keamanan yang kuat dan sistem pemantauan yang memadai. Namun Gadang, K. (2023). menekankan bahwa kepatuhan

terhadap ISPS Code dapat secara signifikan mengurangi risiko pembajakan di perairan rentan, seperti Pantai Gading. Mereka menekankan pentingnya pengelolaan risiko serta latihan kru kapal dalam mendukung pelaksanaan keamanan yang sesuai dengan standar ISPS Code.

4. Dasar Hukum ISPS Code

Konvensi International SOLAS 1974 disahkan oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 melalui Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980. Selanjutnya, pada tanggal 12 Desember 2002, Konferensi Diplomatik yang diselenggarakan oleh Komite Keselamatan Maritim dari IMO I mengadopsi amandemen konvensi International SOLAS yang disebut *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, 2002. Dalam penelitian yang relevan Pratama, L. R., Mudiyanto, M., & Kristiawan, D. (2024) juga menyoroti bahwa penerapan ISPS Code sesuai dengan SOLAS memberikan landasan hukum yang kuat untuk tindakan keamanan kapal. Hal ini tidak hanya bertujuan melindungi awak kapal, namun juga untuk mencegah potensi aksi teroris yang dapat mengancam keselamatan maritim secara keseluruhan. ISPS Code melibatkan berbagai aktivitas dan membagi tugas kepada beberapa pihak terkait. Pihak-pihak dan aktivitas yang dimaksud dalam konvensi tersebut adalah.

a. *Designated Authority (DA)*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan

Designated Authority (DA) merupakan badan yang diakui oleh pemerintah dan bertanggung jawab untuk memastikan penerapan ketentuan-ketentuan dalam pasal ini, yang berkaitan dengan keamanan fasilitas pelabuhan dari perspektif fasilitas pelabuhan. Dalam hal ini, tanggung jawab tersebut dipegang oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

b. *Ship Security Plan* (SSP)

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan keamanan *Ship Security Plan* (SSP) rancangan ini dibuat untuk memastikan langkah atau tindakan di atas kapal diterapkan dengan baik, yang bertujuan melindungi manusia di kapal, muatan, unit transportasi muatan, perbekalan kapal, atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa atau kejadian yang mengancam keamanan.

c. *Port Facility Security Plan* (PFSP)

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan tentang *Port Facility Security Plan* (PFSP), rancangan ini dibuat untuk memastikan penerapan langkah atau tindakan yang bertujuan melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal, serta manusia, muatan kapal, unit transportasi muatan, dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan, dari risiko peristiwa atau kejadian yang mengancam keamanan.

d. *Ship Security Officer (SSO)*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indoneisa Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rencana *Ship Security Officer (SSO)*, personil di atas kapal yang ditunjuk oleh perusahaan pemilik kapal dan bertanggung jawab kepada nahkoda, bertugas mengawasi keamanan kapal. Tanggung jawabnya mencakup implementasi dan pemeliharaan rencana keamanan kapal, serta koordinasi dengan petugas keamanan perusahaan pemilik kapal dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

e. *Company Security Officer (CSO)*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indoneisa Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan tentang *Company Security Officer (CSO)*, personil yang ditugaskan oleh perusahaan pemilik kapal bertanggung jawab untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilakukan, memastikan rancangan keamanan kapal diperkuat dan disetujui, serta mengimplementasikannya dan memeliharanya. Selain itu, mereka juga berhubungan dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal.

f. *Port Facility Security Officer (PFSO)*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indoneisa Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan tentang *Port Facility Security Officer (PFSO)*, personil yang ditugaskan bertanggung jawab untuk mengembangkan, menerapkan, mengubah,

dan memelihara rancangan keamanan fasilitas pelabuhan, serta berkoordinasi dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan.

g. *Ship to Ship Activity*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indoneisa Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan tentang *Ship to Ship Activity*, setiap kegiatan yang tidak berkaitan dengan fasilitas pelabuhan, termasuk pemindahan muatan atau orang dari satu kapal ke kapal lain.

h. *Ship/Port Interface*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indoneisa Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan tentang *Ship Port Interface*, interaksi ini terjadi ketika sebuah kapal langsung terkena dampak dari tindakan yang melibatkan pergerakan manusia, barang-barang, atau perbekalan dari layanan pelabuhan ke kapal, atau sebaliknya dari kapal.

i. *Declaration of Security (DOS)*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indoneisa Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan tentang *Declaration of Security (DOS)*, ini adalah persetujuan antara kapal, fasilitas pelabuhan, atau kapal lainnya untuk berinteraksi dan menetapkan langkah-langkah, yang kemudian diterapkan oleh masing-masing pihak.

j. *Recognized Security Organization*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan tentang *Recognized Security Organization*, ini adalah sebuah organisasi yang memiliki keahlian dalam keamanan dan pengetahuan yang relevan tentang operasi kapal dan pelabuhan. Organisasi ini ditugaskan untuk melakukan penelitian, pemeriksaan, persetujuan, atau kegiatan sertifikasi yang dibutuhkan sesuai dengan bab ini atau bagian A dari ISPS Code.

k. *Port Security Comitee (PSC)*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan tentang *Port Security Comitee (PSC)*, adalah bagian yang krusial dan tidak terpisahkan dari proses pengembangan serta perbaruan perencanaan kapal.

l. *Port Facility Security Assesment (PFSA)*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan tentang *Port Facility Security Assesment (PFSA)*, adalah bagian yang sangat penting dan tak terpisahkan dari proses pengembangan serta perbaruan perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan.

m. *Recognized Scurity Offocer (RSO)*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 mengenai rancangan

tentang *Recognized Security Officer (RSO)*, ini adalah badan hukum yang memiliki ahli dengan pengetahuan dalam keamanan, manajemen risiko, dan kecerdasan di bidang kapal atau fasilitas pelabuhan.

5. Konsep Tanggung Jawab Keamanan dalam ISPS Code

Peran dari Designated Authority (DA), Ship Security Plan (SSP), dan Company Security Officer (CSO) adalah untuk memastikan bahwa standar keamanan yang telah ditetapkan dalam ISPS Code dijalankan secara efektif di lapangan, kepatuhan terhadap tanggung jawab dalam setiap peran keamanan yang ditetapkan oleh ISPS Code memainkan peran penting dalam menciptakan lingkungan yang aman bagi kapal dan fasilitas pelabuhan.

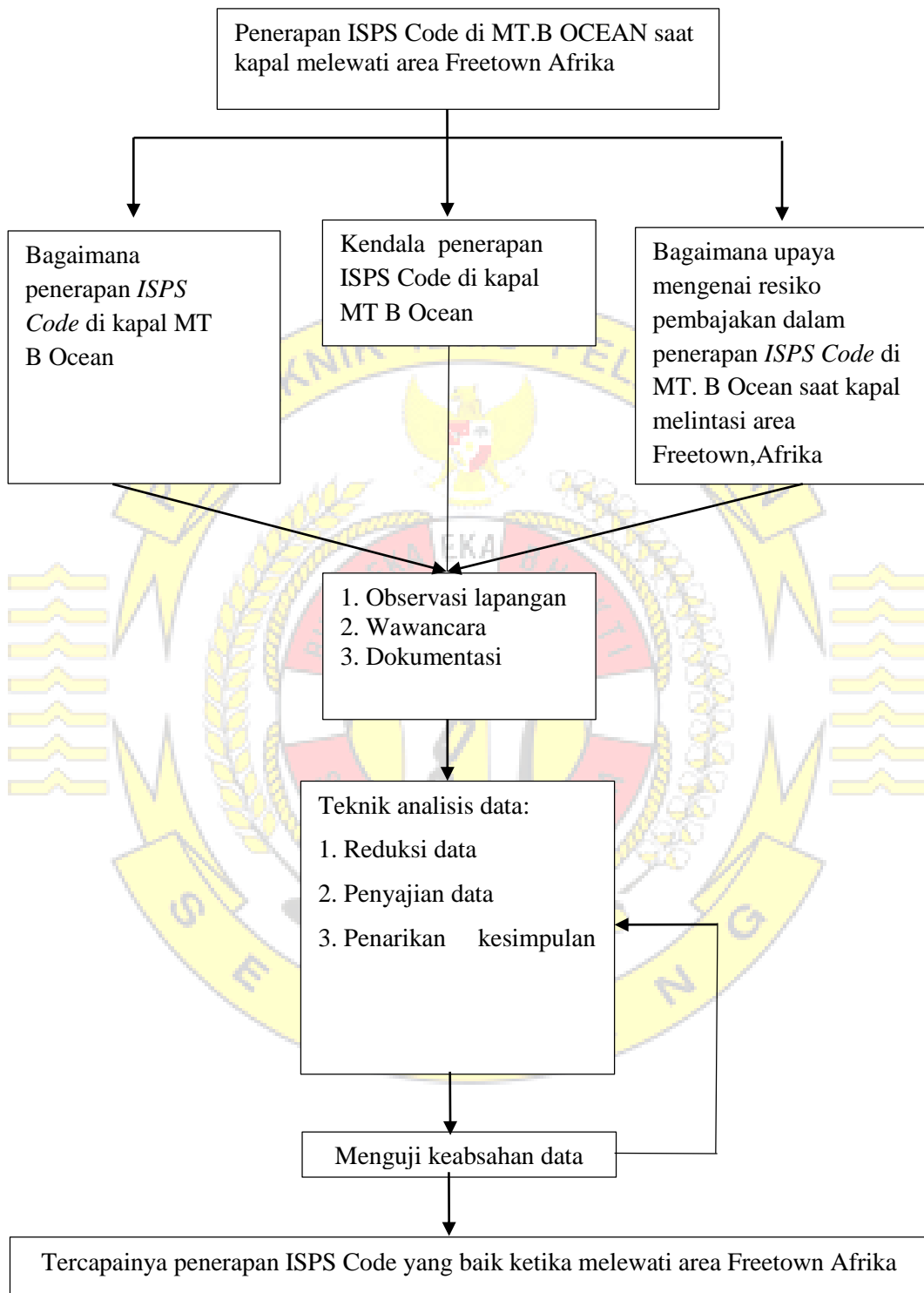


Gambar 2.1 Kapal MT B Ocean
Sumber: Dokumen marinetraffic.com (2023)



Gambar 2. 2 Peta lokasi Freetown
Sumber: Dokumen (2023)

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 3 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan terkait penelitian tentang “Penerapan ISPS *Code* di MT B Ocean ketika melewati area Freetown Afrika” peneliti dapat menyimpulkan beberapa hal dari hasil penelitian dan pembahasan sebagai berikut.

1. Berdasarkan hasil penelitian mengenai penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code di kapal MT B Ocean saat melewati area Freetown, disimpulkan bahwa penerapan ISPS Code secara konsisten dan sesuai prosedur telah berkontribusi signifikan dalam mengurangi risiko pembajakan. Kapal MT B Ocean telah menerapkan Ship Security Plan (SSP) dengan baik, yang mencakup langkah-langkah seperti peningkatan jumlah personel keamanan, latihan pencegahan pembajakan, dan pemantauan rutin. Selain itu, koordinasi dan kesiapan awak kapal dalam menggunakan sistem komunikasi darurat dan peralatan perlindungan fisik telah memperkuat keamanan. Dengan penerapan ini, kapal MT B Ocean berhasil meminimalkan potensi ancaman, menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap ISPS Code dapat menjadi langkah efektif dalam pencegahan pembajakan di area rawan seperti perairan Freetown..
2. Kendala yang dialami oleh kapal MT B Ocean dalam pelaksanaan ISPS *Code* untuk menangani pembajakan yaitu kurangnya jumlah crew di Kapal MT B Ocean dan tidak ada kerja sama dengan pihak Security port di daerah tersebut. Dan kurangnya pemahaman awak kapal, terutama anak buah kapal, tentang pencegahan pembajakan disebabkan oleh minimnya fasilitas dan pengetahuan mengenai ISPS *Code*, terutama dalam hal pencegahan pembajakan. Selain itu, MT B Ocean menghadapi kendala berupa kurangnya pengawasan dari pihak perusahaan, yang dipengaruhi oleh beberapa

factor seperti tingginya permintaan suplai bahan bakar dan kurangnya pengawasan terhadap perlindungan fisik kapal.

3. Pengamanan khusus untuk menangani pembajakan di kapal MT B Ocean dilakukan sesuai dengan ketentuan ISPS Code bagian A dan bagian B, serta penerapan rencana keamanan kapal *Ship Security Plan (SSP)* yang telah diverifikasi oleh *Company Security Officer (CSO)*. Upaya pencegahan meliputi penambahan personel keamanan di kapal, termasuk dua kru tambahan yang khusus ditugaskan untuk memperkuat pengawasan saat melewati area rawan pembajakan. Selain itu, meningkatkan kesadaran dan latihan pencegahan pembajakan, melakukan pengawasan dan pemantauan rutin oleh pihak perusahaan, serta memperkuat perlindungan fisik kapal adalah langkah-langkah yang diambil untuk memastikan penerapan *ISPS Code* yang efektif dalam mencegah pembajakan.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari bahwa dalam penelitian ini masih terdapat beberapa kekurangan akibat keterbatasan yang di hadapi. Berikut adalah beberapa keterbatasan yang dialami peneliti dalam pelaksanaannya.

1. Keterbatasan terkait akses ke data informasi yang menyeluruh mengenai penerapan *ISPS Code* praktik keamanan di kapal MT B Ocean. Sebagai contoh, peneliti tidak memiliki akses penuh ke laporan internal atau dokumen terkait yang bisa memberikan informasi lebih mendalam tentang pelaksanaan *ISPS Code* dan tantangan yang dihadapi di lapangan. Dikarenakan juga waktu yang berdekatan dengan adanya *annually inspection* dan banyaknya permintaan suplai bahan bakar yang membuat peneliti mengalami sedikit kesulitan dalam pengambilan data dan dokumentasi.
2. Ketika melaksanakan penelitian, peneliti mungkin belum sepenuhnya mempertimbangkan faktor-faktor eksternal yang dapat mempengaruhi efektivitas

penerapan ISPS Code dan keamanan kapal, seperti situasi politik atau keamanan di sekitar Freetown, Afrika. Faktor-faktor ini dapat memengaruhi kemampuan kapal dan perusahaan dalam menerapkan langkah-langkah keamanan dengan optimal dan mungkin tidak tercakup dalam analisis yang di lakukan.

C. Saran

Berdasarkan pembahasan hasil dan kesimpulan penelitian yang telah disampaikan, terdapat beberapa saran yang dapat diberikan terkait penerapan ISPS Code di kapal. Berikut adalah rekomendasi yang dapat disarankan oleh peneliti yaitu.

1. Diharapkan agar kapal MT B Ocean memperbaiki pelatihan dan pengetahuan kru, mengenai ISPS Code, terutama dalam pencegahan pembajakan. Hal ini bisa dicapai dengan memberikan pelatihan tambahan tentang pelaksanaan safety meeting dan melaksanakan drills anti pembajakan secara bulanan untuk meningkatkan kesiapan dan pemahaman kru dalam menghadapi ancaman pembajakan.
2. Diharapkan agar seluruh awak kapal memperkuat pencegahan pembajakan dengan langkah-langkah perlindungan fisik, seperti pemasangan razor wire, pemasangan fire hose, menutup semua pintu akses ke akomodasi dan dek kapal, serta penggunaan boneka dummy di area yang beresiko menarik perhatian pembajak. Pengawasan yang lebih ketat diperlukan, termasuk laporan rutin dari kapal kepada perusahaan mengenai kondisi kapal, serta patrol setiap jam pada malam hari oleh awak kapal untuk memastikan keselamatan dan keamanan di area dengan risiko tinggi terhadap pembajakan. Selain itu, untuk mengatasi kurangnya pengawasan dan kerja sama dengan pihak keamanan pelabuhan, kapal MT B Ocean disarankan untuk menjalin hubungan yang lebih kuat dengan otoritas keamanan setempat, menambah personil keamanan di kapal, dan meningkatkan koordinasi dengan pihak pelabuhan guna meningkatkan efektivitas penerapan ISPS Code dan perlindungan kapal.

3. Diharapkan kepada perusahaan SK Shipping Co., LTD meningkatkan dan pemantauan dengan lebih ketat, termasuk memantau laporan rutin dari kapal dan menggunakan sistem identifikasi otomatis (AIS) yang terpasang di setiap kapal, untuk mencegah pembajakan

DAFTAR PUSTAKA

- Ahorsu, K., Yaro, D. S., & Attachie, D. (2024). Maritime Piracy and its Implications on Security in the Gulf of Guinea. *Eastern African Journal of Humanities and Social Sciences*, 3(2), 1-10.
- AKASAKA, H. (2022). *OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA MENINGKATKAN KEWASPADAAN DAN KEAMANAN DI MT. BULL FLORES* (Doctoral dissertation, SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN JAKARTA).
- Andhi, S. (2017). *Implementasi International Ship & Port Security (Isps Code) Dan Standard Operating Procedure (Sop) Keamanan Pada Kapal Mv. African Forest Di Pelabuhan Douala, Afrika Barat* (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Baroroh, U. N., Fardani, M. A., & Kironoratri, L. (2023). Fenomena Kesulitan Membaca Pada Siswa Kelas Ii Sekolah Dasar (Studi Kasus Di Sdn Pati Kidul 01). *Pendas: Jurnal Ilmiah Pendidikan Dasar*, 8(2), 1866-1873.
- Bueger, C., & Edmunds, T. (2024). *Understanding Maritime Security*. Oxford University Press.
- Canton, H. (2021). United nations conference on trade and development—unctad. In *The Europa directory of international organizations 2021* (pp. 172-176). Routledge.

- Chalk, P. (2008). *The maritime dimension of international security: terrorism, piracy, and challenges for the United States*. Rand Corporation.
- Cindy, A., & Pery, R. S. (2021). *Dinamika Penerapan International Ship And Port Security Facility Code (Isps-Code) Di Pelabuhan Sri Bintan Pura Kota Tanjungpinang: Analisis Konsep Maritime Security* (Doctoral Dissertation, Universitas Maritim Raja Ali Haji).
- Eka Putri, J. (2019). *Penerapan Model Pembelajaran Learning Cycle Untuk Meningkatkan Hasil Belajar Siswa Pada Mata Pelajaran Pendidikan Agama Islam Di Smpn 05 Bengkulu Selatan* (Doctoral dissertation, IAIN BENGKULU).
- Ekman, E. (2022). *Belt and Road vs. World Bank Aid Frameworks in Africa: Corruption Barriers and Sustainable Development Progress*.
- EME, O. N. *The Influence of Economic Growth on Trend of Sea Piracy and Armed Robbery Attacks against Ships in Nigeria*.
- Faatin, A. F. L., Patonah, S., & Mudzanatun, M. (2023). Penerapan Metode Jarimatika Materi Penjumlahan Dan Pengurangan Untuk Meningkatkan Pemahaman Pada Siswa Kelas Ii Sd It Muhammadiyah Truko. *Indonesian Journal of Elementary School*, 3(2), 53-65.
- Gadang, K. (2023). *Peningkatan Keamanan Pada MT B Ocean Saat Melewati High Risk Area di Perairan Pantai Gading Mengacu Regulasi ISPS Code* (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- HARRI, N. S. (2023). **PENERAPAN ISPS CODE DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI KAPAL MT B OCEAN** (Doctoral dissertation, POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG).
- Haryono, E. (2023). Metodologi Penelitian Kualitatif Di Perguruan Tinggi Keagamaan Islam. *An-Nuur*, 13(2).

- Hendra, F. A., & Basuki, M. (2022). Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Pada Pelabuhan Tanjung Emas Berbasis Bow Tie Risk Assessment. *Jurnal Sumberdaya Bumi Berkelanjutan (SEMITAN)*, 1(1), 162-171.
- Diana Santy, N. W. (2021). *Citra Perusahaan Garuda Indonesia: Persepsi Para Loyalis Garuda Indonesia* (Doctoral dissertation, STTKD Sekolah Tinggi Teknologi Kerdigantaraan Yogyakarta).
- Kaharuddin, K. (2021). Kualitatif: ciri dan karakter sebagai metodologi. *Equilibrium: Jurnal Pendidikan*, 9(1), 1-8.
- KBBI Daring – Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi Republik Indonesia.
<https://kbbi.kemendikbud.go.id>
- Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea* (Vol. 13). Oxford University Press.
- Makbul, M. (2021). *Metode Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian*.
- Mekarisce, A. A. (2020). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat: Media Komunikasi Komunitas Kesehatan Masyarakat*, 12(3), 145-151.
- Mensah, T. A. (2004). The place of the ISPS Code in the legal international regime: For the security of international shipping. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 3, 17-30.
- Mensah, T. A. (2004). The place of the ISPS Code in the legal international regime: For the security of international shipping. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 3, 17-30.

- Muhamad Sahabudin, S. (2022). Implementasi Penguatan Akuntabilitas Dalam Pembangunan Zona Integritas Di Polres Metro Bekasi Kabupaten (*Doctoral dissertation, Fisip Universitas Muhammadiyah Jakarta*).
- Pratama, L. R., Mudiyanto, M., & Kristiawan, D. (2024). Implementation Of ISPS Code Security Level 2 At The Time The Ship Entered The Pontianak Navy Line To Prevent Security Threats Load At KM. Meratus Benoa. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 15(1), 95-106.
- Putri, Y. V. H. (2022). Analisis Isi Akun Instagram@ Rumpi_Gossip Yang Mengandung Kekerasan Verbal Pada Periode Awal Agustus 2022 Berdasarkan Prinsip Etika Komunikasi (*Doctoral dissertation, Unika Soegijapranata Semarang*).
- Saputra, R. O. K. (2024). Pengaruh Target Games Terhadap Peningkatan Ketepatan Shooting Dalam Pembelajaran Permainan Futsal Di Smkn 12 Bandung (*Doctoral dissertation, Universitas Pendidikan Indonesia*).
- SUBEKHAN, S. (2022). *Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).
- Trelawny, C. (2017). The International Maritime Organization (IMO) and civil maritime security in ports. *Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes: Quelle croissance bleue?*.
- Wulyo Raharjo, R. A. (2023). Kajian Penerapan Automatic Gate Boarding Pass Scanner Guna Meningkatkan Level Of Service Area Pots Bandar Udara Internasional Yogyakarta (*Doctoral dissertation, Politeknik Penerbangan Palembang*).

Zufari, S. S., & Kejora, M. T. B. (2022). *Penerapan Struktur Organisasi Sederhana Di Tk It Lebah Madu. PeTeKa*, 5(2), 205-211.

Lampiran 1

Crew list MT. B OCEAN

IMO CREW LIST

This form is to be completed on arrival and departure

Arrival <input checked="" type="checkbox"/>		Departure			3. Date of Arrival / Departure			
1. Name of ship B. OCEAN		2. Port of Arrival FREETOWN, SIERRA LEONE			07/Dec/2023			
4. Nationality of Ship MARSHALL ISLANDS		5. Port of Departure TENERIFE, SPAIN						
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	Pag Chongman	Master	Korean	Tenerife	31/Aug/2023	M46227859	10/Apr/1963	15/Dec/2031
2	Dede Ronaldi	C/O	Indonesian	Las Palmas	4/Aug/2023	E2603118	29/Jan/1990	6/Apr/2033
3	Michael Jerry Sumakul	2/O	Indonesian	Tenerife	31/Aug/2023	E0921868	4/Oct/1985	20/Jan/2033
4	Aung Phyo Win	3/O	Myanmar	Las Palmas	8/Oct/2023	MF314131	8/Sep/1991	27/May/2026
5	Cho Heuiju	C/E	Korean	Las Palmas	8/Oct/2023	M37333968	10/Sep/1968	14/Dec/2026
6	Luluk Supriyono	1/E	Indonesian	Las Palmas	1/Nov/2023	E1380914	15/Dec/1992	2/Dec/2032
7	Petir Wijksono	2/E	Indonesian	Las Palmas	4/Aug/2023	C8262028	24/Jul/1989	23/Dec/2026
8	Herliambang Bayu Verdian	3/E	Indonesian	Las Palmas	8/Oct/2023	X1365459	19/Jun/1997	31/May/2027
9	Solihin	BSN	Indonesian	Las Palmas	1/Nov/2023	C7795078	21/Jul/1984	15/Apr/2026
10	Abdul Kodir	AB A	Indonesian	Abidjan	8/Feb/2023	C7203490	22/Feb/1983	3/May/2026
11	Kaung Myat Thu	AB B	Myanmar	Las Palmas	8/Oct/2023	MF630547	30/Oct/1980	25/Jan/2027
12	Zwe Pyae Aung	AB C	Myanmar	Las Palmas	1/Nov/2023	ME943854	25/Jun/1991	17/Jan/2025
13	Arief Asriputra	GS A	Indonesian	Abidjan	8/Feb/2023	C9119521	11/Dec/2002	26/Apr/2027
14	Rafi Chandra	GS B	Indonesian	Abidjan	8/Feb/2023	C8542212	10/Aug/2001	12/Apr/2027
15	Shin Khant Htun	GS C	Myanmar	Tenerife	31/Aug/2023	MG848931	12/May/1999	16/Nov/2027
16	Wunna Phyo	GS D	Myanmar	Tenerife	31/Aug/2023	MG938685	30/Jun/2004	7/Dec/2027
17	Win Soe	OLR 1	Myanmar	Las Palmas	1/Nov/2023	MF939538	10/Jan/1973	19/May/2027
18	Aung Moe Zaw	OLR A	Myanmar	Las Palmas	1/Nov/2023	MF308839	22/Jan/1989	23/May/2026
19	Yan Paing Phyo	OLR B	Myanmar	Las Palmas	1/Nov/2023	MF214290	9/Mar/1988	9/Oct/2025
20	Win Htet Aung	C/COOK	Myanmar	Las Palmas	1/Nov/2023	MH798221	22/Mar/1995	15/Aug/2028



 MASTER OF MT. B. OCEAN

Lampiran 2

Ship 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: +870-773-063-346/+870-773-935-466 FAX: +870-783-930-001 E-MAIL: bocean@dooraeship.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.)	06.80 M	CARGO 98%	6315.365 m3 (INCL SLOP P/S 196.929 m3)
FREEBOARD DWT 5692.734	2.011 M	BALLAST	2439.474 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)	6129.467 MT	D.O.	69.590 m3 (100%)
DEADWEIGHT (AT S.L.W.L)	5692.734 MT	L.O. SUMP TK.	27.468 m3 (100%)
NORMAL BALLAST COND. (DRAFT)	F : 3.018 M, A: 6.776 M, MEAN: 4.897 M	NUMBER OF CREW	21 INCLUDING MASTER
COLOR OF HULL/ACCOMM/DECK	REDBROWN/WHITE/GREEN		
COLOR OF CHIMNEY / MARK	LIGHT BROWN		




Master of MT B OCEAN / PAG CHONGMAN

Lampiran 3

Laporan SSAT TEST kepada (S.P.BANG)

<SSAS TEST>

2023-09-09 (일) 오전 4:19

 **방상필(S.P.BANG) <spbang@dooraeship.com>**
[PW]Message from Inmarsat-C Mobile

받은 사람: 방상필
참조: 두려하은

To : B. OCEAN

Well received.

감사합니다.
방상필 감사 드립니다

Best Regards, =====
Sangpil Bang / Safety Quality Manager
Doora Shipping Co., Ltd.
Rm No.1003, 90, Centum Jungang-ro, Haeundae-gu, Busan, Korea
Tel : +82-51-441-0544~5 / +82-51-714-0543 (Dir 070-4099-5143)
Fax : +82-51-441-0546
Mobile : +82-10-8798-3185 (24 hrs)
e-mail : spbang@dooraeship.com / dooraeship@dooraeship.com

----- Original Message -----
From : <spbang@dooraeship.com>
To : <spbang@dooraeship.com>
Sent: 2023-09-09 04:19:19
Subject: Message from Inmarsat-C Mobile

to: dooraeship@dooraeship.com
SSAS ALERT REPORT

||| Test Call |||
--- SSAS ALERT MESSAGE ---
Vessel Name: B. OCEAN
MMSI: 538004147
IMO: 453936189
IMO: 9377834 C/S: V7M,2 CSO: S.P.BANG/+821097983185,
ALTCSO: CHEONHYUNG JUN/+821049112153 PORT: MAJURO OWNER: OCEAN
MARINE HOLDING CO.,LTD
LAT: 04:50.53N
LON: 018:55.90W
Time: 09/09/2023 19:01:24(UTC)
COURSE: 058 deg
SPEED: 10 kt
Time: 09/09/2023 19:01:24(UTC)

Lampiran 4

Laporam Accident Reporting Form

<Accident Reporting Form>

PR-08 ERP

App.7 IMO Report Form

1 / 1

AA. SHIP NAME, CALL SIGN & FLAG	B. OCEAN / 4147 / Marshall Islands
BB. DATE AND TIME OF ACCIDENT (UTC or LT)	1900 LT 09 SEP 2023
CC. SHIP'S POSITION	04-50N / 018-55W
DD. SHIP'S POSITION by bearing & DISTANCE from a clearly identified land mark.	-
EE. TRUE COURSE AT TIME OF ACCIDENT	058 degree
FF. SPEED IN KNOTS AT TIME OF ACCIDENT	10 knot
GG. PORT OF DEPARTURE	Tenerife, Spain
HH. DATE, TIME & POINT OF ENTRY INTO SYSTEM	-
II. DESTINATION & ETA	Freetown / ETA 1000LT 11 SEP 2023
JJ. PILOT ON BOARD or NOT	Not onboard
KK. DATE, TIME & POINT OF EXIT FROM SYSTEM	-
LL. INTENDED TRACK	300 miles off from Freetown
MM. FULL NAMES OF RADIO STATION	Freetown MRCC, MDAT GoG
NN. DATE & TIME IF NEXT REPORT	-
OO. DRAUGHT AT TIME OF ACCIDENT	5.8 M / 7.0 M
PP. TYPE & QUANTITY OF CARGO	MGO 3913 MT LSFO(380) 345 MT
QQ. DETAILS OF DEFECT, DAMAGE, DEFICIENCIES	Plate approaching & onboard. Found no damage of ship, crew equipment.
RR. DETAILS OF TYPE OF OIL POLLUTION	No oil pollution.
SS. WEATHER & SEA CONDITIONS	NW / 3
TT. SHIP'S REPRESENTATIVE and/or OWNER	MTR PAG, CHONGMAN / Doorae Shipping Co Ltd
UU. SHIP'S SIZE AND TYPE	GRT 3978 / Oil Tanker
VV. MEDICAL PERSONNEL	3/0
WW. TOTAL NUMBER OF PERSONS ON BOARD	21 Persons (20 crews + 1 cargo supervisor)
XX. ANY OTHER INFORMATION	-
YY. CONTENT OF REPORT	Accident Report.
ZZ. END OF REPORT	2120LT 09 SEP 2023

Rev. No : 09

Doorae Shipping Co., Ltd.

Enf. Date : 2017.01.01

Lampiran 5

Education Report lampiran

<EDUCATION REPORT>

교육/훈련 완료 보고서 EDUCATION/ TRAINING REPORT		선명 Ship name: B OCEAN	
		작성 일자: Written date: 09 SEP 2023	
담당 Personnel in Charge	ALL CREW	시행일시 Date	09 SEP 2023
교사 Instructor	MASTER	교육장소 Place	MESS ROOM
평가 방법 Method of Evaluation	<input checked="" type="checkbox"/> 관찰(Observation) <input type="checkbox"/> 집필(Writing) <input type="checkbox"/> 과제(Task) <input type="checkbox"/> 기타(Others)		
1. 교육/훈련 내용 상세 내용 Contents in detail: Detail of Education : Education of Anti-piracy procedure for threat of piracy at Conakry/Freetown waters (Security Briefing) Position / Time : At Sea (04°44.95'N - 015°08.64'W) / 18:00 - 18:30 LT Master inform to all crews gathering on the messroom and educated about anti-piracy procedure for avoid threat of piracy at conakry/freetown waters , as below: A. Every 15 minutes AB and GS duty should be report to duty officer about this situation B. If any small boat approaching to our vessel, directly report to duty officer and duty officer should be check at radar for make sure and how to action if small boat is pirate accordingly follow company procedure C. How to report of AB and GS duty to duty officer every 15 minutes "Checked around all good condition and no have compromising" and if see small boat approaching "small boat approaching this urgent,urgent,urgent" D. Security level 2 : 1) OFFICER - officer must be using two radars . - use binocular to monitor ship surrounding. - standby day light signal or fixed search light for immediate use. - confirm all doors are locked, but wing bridge doors can be used only for watch crew entrance. - standby SART, EPIRB for immediate use. - keep transceiver communication with duty ratings (minimum every 15 mins). - do simulations sending SSAS and distress signals. - Send 1 hr position report to company. - send daily position report to MDAT-GOG. 2) ENGINEER - standby main engine for immediate use (maintain idle running). - confirm all external doors including skylight are closed. - duty engineer keep communication with officer every hour. 3) RATING - Keep watch on wing bridge & A-Deck (fixed search light installed). - Keep reporting using transceiver to the duty officer for surrounding situation every 15 mins. - Use daylight signal or fixed search light to monitor ship surrounding. - Use binoculars to monitor ship surrounding. - Use general alarm at withouse & A-Deck 4. Patrol Route area - Withouse and wing bridge both sides - A-Deck (fixed search light installed) - Not allowed all deck, except cargo & safety reason (required permission of SSO) E. Security Level 3 : 1) OFFICER - Confirm no cargo operation, ship's maintenance, other works except security watch - Confirm sailing condition with full speed. - Two radars watch (continuously). - Stand-by a daylight signal or a fixed search light for immediate use. - Stand-by SART, EPIRB for immediate use - Check Navtex/EGC piracy information. - Confirm all doors are locked. Not allowed crew outside except safety reason (required permission of SSO). - Do simulation sending SSAS & Distress signals - Send 1 hr position report to company. - Send daily position report to MDAT-GOG. - No other works during day & night watch 2) ENGINEER - Keep running main engine with navigation full load. - No maintenance work, except safety reason. - Keep running G.S & Emergency fire pump simultaneously. - Confirm all external doors including skylight are closed. - Keep communication with duty officer every hour. 3) RATING - Watch in withouse only.			
P3-32		DOORAE SHIPPING CO., LTD.	
		2017.01.01	

-Use binoculars to monitor ship surrounding
 - No other works during day & night watch
 4. Patrol Route area
 - W/house only
 - Not allowed all deck, except safety reason (required permission of SSO)

Crew found understood and education dismissed by master.

교육훈련대상자 Trainee

직위 Rank	성명 Name	서명 Sign	평가 Evaluation	직위 Rank	성명 Name	서명 Sign	평가 Evaluation
C/O	Dede Ronaldi	<i>[Signature]</i>	A	AB C	Abdul Kodir	<i>[Signature]</i>	A
2/O	Michael Jerry Sunskul	<i>[Signature]</i>	A	GS A	Arief Aaributra	<i>[Signature]</i>	A
3/O	Gumilar Barkan	<i>[Signature]</i>	A	GS B	Rafi Chandra	<i>[Signature]</i>	A
C/E	Koo Kyong Myong	<i>[Signature]</i>	A	GS C	Shin Khanit Hsun	<i>[Signature]</i>	B
1/E	Wahyoo Gustan	<i>[Signature]</i>	A	GS D	Wunna Phyo	<i>[Signature]</i>	B
2/E	Pelir Wijaksana	<i>[Signature]</i>	A	OLR 1	Krisanto	<i>[Signature]</i>	A
3/E	Fransby Mahandika Pambou	<i>[Signature]</i>	A	OLR A	Fredy Judo Raja Gukguk	<i>[Signature]</i>	A
SSN	Nalan	<i>[Signature]</i>	A	OLR B	Aje Ridwan Mas	<i>[Signature]</i>	A
AB A	Reiner Aristoteles	<i>[Signature]</i>	A	COOK	Hanaf	<i>[Signature]</i>	B
AB B	Nuridin	<i>[Signature]</i>	A				

* "서명"란은 피교육자의 서명은 필수로, 평가란에는 평가를 실시한 경우 평가 결과(불수 또는 A-E)를 기재한다.
 Write trainee's signature on "Sign", and the results(grades or A-E) on "Result".
 A grade: 100-91, B grade: 90-81, C grade: 80-71, D grade: 70-61, E grade: 60-0

2. 개선사항 및 기타 Improvement and Remarks
 - Education/Training Conducted Satisfactory

3. 교육 대상자 사유(평가 미흡자) 및 재교육 계획

4. 첨부 Attachment

승인 Approved by	서명 Sign	날짜 Date
선장 Master : Pag Chongman	<i>[Signature]</i>	06 SEP 2023

P3-32 DOORAE SHIPPING CO., LTD. 2017.01.01

Lampiran 6

Perlindungan fisik kapal MT. B Ocean



Lampiran 7

Laporan one hour ke Email (S.P.BANG)

<EMAIL COMMUNICATION>

방상필 (S.P.BANG)

보낸 사람: 방상필 (S.P.BANG) <spbang@dooraeship.com>
 보낸 날짜: 2023년 9월 10일 일요일 오전 07:29
 받는 사람: spbang@dooraeship.com
 제목: RE: Subject: B. OCEAN Piracy Attack

----- Original Message -----

From: 방상필 (S.P.BANG) <spbang@dooraeship.com>
 Sent: Sunday, September 10, 2023 07:27 AM
 To: 비오션 <bocean@dooraeship.com>
 Cc: 두레해운 <dooraeship@dooraeship.com>
 Subject: RE: B. OCEAN Piracy Attack

Dear sirs

Good day

Dismiss em'cy situation with thanks for your cooperation

Best Regards,
 Sangpil Bang / Safety Quality Manager
 Doorae Shipping Co., Ltd.

=====

Rm No.1005, 90, Centum Jungang-ro,
 Haeundae-gu, Busan, Korea
 Tel : +82-51-441-0544/5 (Dir 070-4099-5143)
 Fax : +82-51-441-0546
 Mob : +82-10-9798-3185 (24 hrs)
 E-mail : spbang@dooraeship.com / dooraeship@dooraeship.com

----- Original Message -----

From: 비오션 <bocean@dooraeship.com>
 Sent: Sunday, September 10, 2023 07:23 AM
 To: 두레해운 <dooraeship@dooraeship.com>
 Cc: 방상필 (S.P.BANG) <spbang@dooraeship.com>
 Subject: RE: B. OCEAN Piracy Attack

Dear sirs

Lampiran 8

Crew kapal saat melaksanakan *drills*

<Exercise & Drill Photo>



Lampiran 9

Hasil wawancara

Narasumber: Pagchongman

Jabatan: Nakhoda

Kapal: MT. B Ocean

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

Jawaban : Sebagai kapten kapal, beberapa langkah penting harus diambil untuk mencegah pembajakan, terutama di wilayah rawan. Pertama, pastikan kapal mematuhi panduan International Maritime Organization (IMO) termasuk menerapkan ISPS Code melalui ship security plan (SSP) yang diverifikasi oleh company security officer (CSO) rencanakan rute yang aman dan hindari daerah rawan jika memungkinkan, serta gunakan koridor aman dan minimalkan waktu di area berbahaya. Tingkatkan kewaspadaan dengan pengamatan visual, penggunaan radar, kamera pengawas, dan alarm, serta lakukan pengawasan berkala dari perusahaan. Koordinasi dengan otoritas setempat dan patroli laut sangat penting untuk mendapatkan bantuan jika diperlukan. Latihan rutin untuk awak kapal dalam menghadapi situasi darurat juga harus dilakukan, termasuk simulasi penanganan pembajakan. Langkah-langkah tambahan seperti menambah personel keamanan, meningkatkan kesadaran, serta memberikan perlindungan fisik ekstra pada kapal sangat dianjurkan. Jika diperlukan, menyewa tim keamanan profesional dapat membantu memastikan keselamatan kapal dan awak.

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 menettapkan olemeningkatkan 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* sangat efektif dalam meminimalisir risiko pembajakan di kapal. Dan penerapan *ship security plan* (SSP) yang sesuai dan diverifikasi oleh *company security officer* (CSO) membantu memastikan bahwa kapal memiliki langkah-langkah keamanan yang kuat. Selain itu, dengan peningkatan pengawasan, latihan rutin bagi awak kapal, serta perlindungan fisik yang lebih baik, ancaman pembajakan dapat diantisipasi. Saya juga selalu berkoordinasi dengan otoritas maritim dan menerapkan protokol *ISPS Code* untuk menjaga keselamatan kapal, awak, dan muatan.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: Dede Reonaldi

Jabatan: *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* itu sendiri Sebagai Ship Security Officer (SSO) di kapal MT B Ocean, terdapat beberapa kendala yang bisa menghambat pelaksanaan *ISPS Code*. Salah satunya adalah kurangnya pemahaman dan pelatihan di kalangan awak kapal mengenai prosedur keamanan, sehingga pelaksanaan *Ship Security Plan* (SSP) tidak berjalan optimal. Selain itu, keterbatasan sarana dan peralatan keamanan seperti radar, kamera pengawas, dan alarm dapat mengurangi kemampuan deteksi ancaman sejak dini. Koordinasi yang kurang efektif dengan *Company Security Officer* (CSO) dan otoritas maritim setempat juga dapat memperlambat respons terhadap potensi ancaman. Kendala lain adalah terbatasnya sumber daya manusia, yang dapat mengurangi efektivitas pengawasan dan patroli di kapal. Ditambah lagi, kesadaran dan kewaspadaan yang menurun di kalangan awak kapal, baik karena kelelahan maupun rutinitas, bisa menjadi risiko serius. Selain itu, perubahan rute atau

operasi mendadak sering kali mengganggu penerapan prosedur keamanan secara optimal. Sebagai SSO, penting untuk mengatasi tantangan ini melalui peningkatan pelatihan, pemeliharaan peralatan keamanan, serta memperkuat koordinasi dengan pihak internal dan eksternal untuk memastikan pelaksanaan ISPS Code berjalan efektif.

Pertanyaan : Apa saja sistem dan langkah-langkah yang diambil oleh chief officer untuk menangani pembajakan di kapal MT B Ocean?

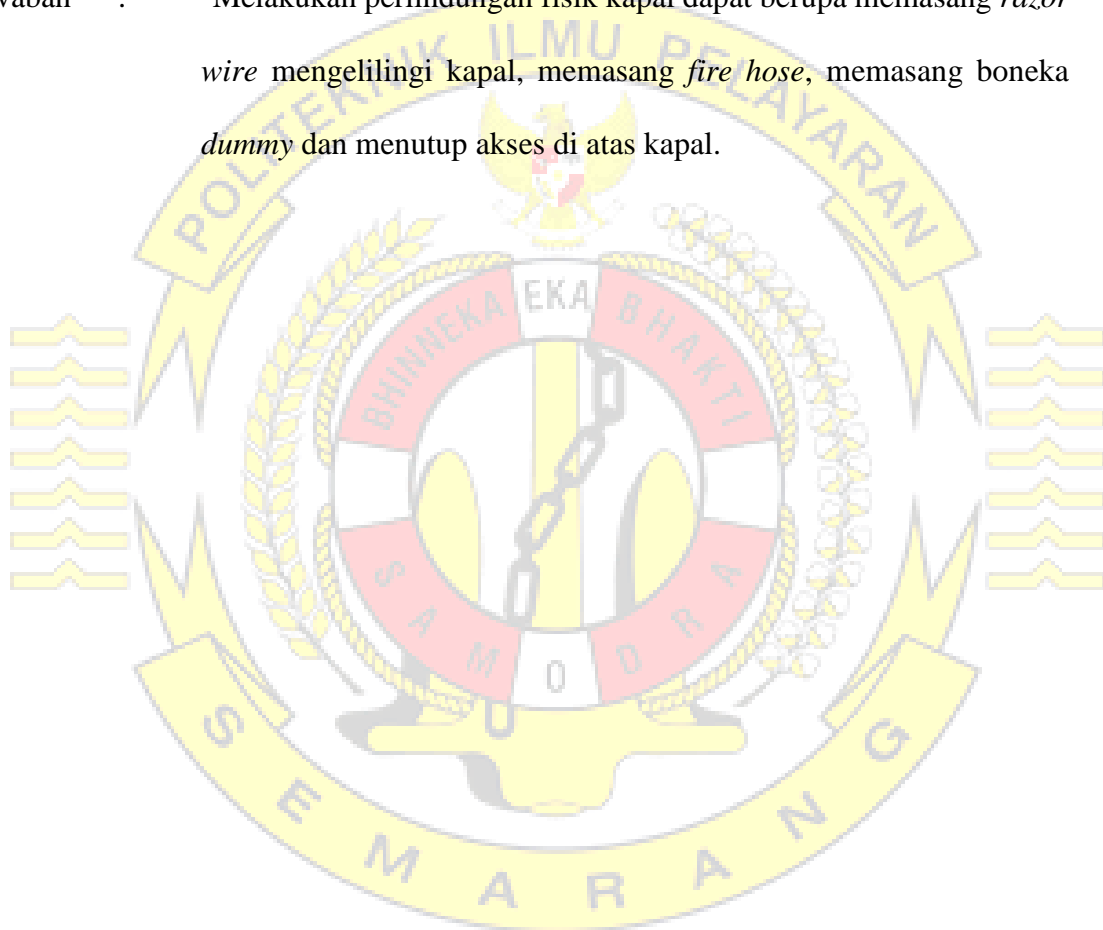
Jawaban : Sebagai *chief officer* di atas kapal saya harus menerapkan langkah-langkah pengamanan yang sesuai dengan *Ship Security Plan* (SSP) yang telah diverifikasi oleh *Company Security Officer* (CSO). Beberapa sistem dan tindakan yang diterapkan di kapal MT B Ocean untuk mencegah pembajakan antara lain:

1. Menambahkan personel keamanan yang bekerja sama dengan otoritas keamanan setempat seperti angkatan laut.
2. Melaksanakan latihan dan pertemuan keselamatan secara berkala untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran terhadap awak kapal terutama kepada anak buah kapal yang kurang memahami terhadap pentingnya *ISPS Code* di atas kapal.
3. Selalu memberikan informasi terkait kondisi kapal, terutama saat berada di wilayah dengan potensi pembajakan tinggi. Informasi ini mencakup posisi dan keadaan kapal agar perusahaan dapat melakukan pemantauan dan pengawasan lebih lanjut.
4. Melakukan perlindungan fisik extra pada kapal, terutama di daerah yang rawan pembajakan.
5. Menggunakan alat komunikasi darurat seperti tombol darurat, VHF

DSC (*Digital Selective Caling*), dan telpon satelit untuk memastikan komunikasi yang efektif

Pertanyaan : Apa saja langkah-langkah yang diambil untuk melindungi fisik kapal tersebut ?

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



Narasumber : Michael Jerry Sumakul

Jabatan : Secound Officer

Kapal : MT B Ocean

Pertanyaan : Apa saja tugas utama Anda sebagai Mualim 2 di kapal, terutama saat kapal berlayar di wilayah rawan pembajakan?

Jawaban : Tugas utama saya adalah mengelola navigasi kapal dan memantau jalurpelayaran agar kapal tetap berada di lintasan yang aman. Saya juga bertanggung jawab untuk mengawasi operasional di dek dan memastikan awak kapal menjalankan tugasnya sesuai prosedur. Saat berada di wilayah rawan pembajakan, saya harus memastikan bahwa prosedur keselamatan dijalankan dengan benar, termasuk pengawasan area luar kapal serta penerapan langkah-langkah pencegahan terhadap potensi serangan."

Pertanyaan : Bagaimana tugas Anda berubah ketika Chief Officer harus fokus pada proses bunker, terutama di area berisiko tinggi?

Jawab : Saat Chief Officer fokus pada proses bunker, saya mengambil alih tanggung jawab pengawasan utama di jembatan. Ini termasuk memastikan kapal tetap berada di jalur yang aman, memantau radar, dan memastikan kondisi sekitar tetap terkendali. Karena kami berada di wilayah rawan pembajakan, saya juga harus ekstra waspada terhadap tanda-tanda aktivitas mencurigakan di sekitar kapal, serta berkoordinasi dengan kru lainnya untuk menjaga kesiapsiagaan."

Pertanyaan :Apa yang Anda anggap sebagai tantangan terbesar dalam menjalankan tugas sebagai Muallim 2, khususnya dalam kondisi kekurangan awak kapal di area rawan pembajakan?

Jawaban:Tantangan terbesar adalah mengelola beban kerja yang sangat tinggi, terutama ketika harus memperpanjang waktu jaga dari 4 jam menjadi 6 jam. Kekurangan awak kapal membuat pengawasan menjadi kurang optimal karena kami harus menangani banyak tugas sekaligus. Selain menjaga navigasi, saya juga harus memantau keselamatan awak dan memastikan mereka menjalankan prosedur dengan baik. Kelelahan menjadi masalah utama dalam situasi seperti ini, karena kurangnya istirahat dapat memengaruhi kewaspadaan dan kemampuan kami untuk merespons sit

Narasumber : Aung Phyo Win

Jabatan : Third Officer

Kapal : MT B Ocean

Pertanyaan : Apa saja tugas utama Anda sebagai Mualim 3 di atas kapal, terutama saat berlayar di wilayah rawan pembajakan seperti yang dihadapi oleh kapal MT B Ocean?

Jawaban: Tugas utama saya sebagai Mualim 3 adalah menjaga keselamatan kapal, terutama yang berkaitan dengan peralatan keselamatan dan kesiapan kru. Dalam situasi rawan pembajakan, saya bertanggung jawab untuk memastikan semua peralatan pencegahan dan perlindungan fisik, seperti pemasangan kawat berduri dan selang pemadam (fire hose) yang diarahkan ke laut, sudah siap. Selain itu, saya juga memastikan bahwa semua jendela dan pintu kapal tertutup rapat dan aman dari potensi akses pembajak

Pertanyaan : Bagaimana Anda memastikan bahwa semua peralatan keselamatan dan prosedur sudah diterapkan dengan baik selama kapal berada di area berisiko tinggi?

Jawaban : Sebagai Mualim 3, saya melakukan pengecekan rutin terhadap peralatan keselamatan. Ini termasuk memastikan bahwa kawat berduri sudah terpasang dengan benar di sepanjang sisi kapal dan fire hose sudah siap digunakan jika ada ancaman. Saya juga berkoordinasi dengan kru dek untuk memastikan jalur-jalur masuk ke kapal benar-benar tertutup dan terlindungi. Selain itu, saya bertanggung jawab memastikan lampu kapal dimatikan di malam hari agar kapal tidak menjadi target yang mudah terlihat."

Pertanyaan : Selain tanggung jawab terhadap peralatan keselamatan, apa lagi peran penting Anda saat berlayar di area rawan pembajakan?

Jawaban: Selain pengelolaan peralatan keselamatan, saya juga berperan dalam membantu mengatur rotasi kerja kru di dek. Ini sangat penting agar mereka tetap waspada dan tidak terlalu lelah saat kapal berada di area berisiko tinggi. Selain itu, saya memantau situasi di sekitar kapal dengan menggunakan radar dan alat bantu lainnya, memastikan tidak ada aktivitas mencurigakan di sekitar kapal. Jika ada tanda-tanda bahaya, saya segera melapor ke Muallim 2 atau Chief Officer untuk tindakan lebih lanjut.

Pertanyaan : Apa langkah-langkah yang Anda ambil untuk menjaga keselamatan kru dan kapal saat berada di situasi berisiko seperti ini?

Jawaban :Langkah utama yang saya ambil adalah memastikan setiap kru tahu peran dan tanggung jawab mereka saat berada di area rawan pembajakan. Saya memberikan briefing khusus kepada mereka tentang apa yang harus dilakukan jika terjadi serangan. Selain itu, saya memastikan bahwa semua peralatan darurat mudah diakses dan dapat digunakan dengan cepat. Komunikasi yang jelas dengan seluruh kru juga sangat penting, sehingga kami bisa bertindak cepat dan efisien jika ada ancaman pembajakan."

Narasumber: Sholikin

Jabatan : *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 Sebagai kepala kerja di dek, menurut *Boatswain*, menjalankan *ISPS Code* sangat penting. Kode ini meningkatkan keamanan kapal dan melindungi awak serta muatan dari ancaman seperti pembajakan. Dengan menerapkan *ISPS Code*, kita dapat mengurangi risiko insiden yang membahayakan keselamatan kapal dan meningkatkan kesadaran keamanan di antara awak kapal..

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 melaksanakan perlindungan fisik kapal berdasarkan perintah dari *Ship Security Officer* (SSO). Tindakan ini meliputi

pemasangan razor wire di sepanjang area dek dari haluan hingga buritan, penempatan fire hose di lokasi-lokasi yang berpotensi digunakan oleh pembajak untuk naik ke kapal, serta pemasangan boneka dummy di sekitar buritan karena area tersebut menjadi titik buta dalam pengawasan petugas jaga di anjungan. Selain itu, semua akses di atas kapal yang dapat memungkinkan pembajak juga ditutup.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Rafi Chandra
2. Tempat, Tanggal lahir : Sukoharjo, 10 Agustus 2001
3. Alamat : Kandang doro, rt 002/ rw 006
Kestalan, Banjarsari,Suerakarta
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Rapi
 - b. Ibu : Sumiyati
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN 63 Surakarta (2008 – 2014)
 - b. SMPN 3 Tasikmadu (2014 – 2017)
 - c. SMA 1 Muhammadiyah Surakarta (2017 – 2020)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020 – 2024)

7. Pengalaman Praktek Laut

- a. Nama Kapal : MT. B Ocean
- b. Jenis Kapal : Tanker
- c. Perusahaan : PT. Amas Samudera Jaya
- d. Alamat : Blk.A, JL. Raya Gading Kirana No.20 kav

No. 19, Rt.18/ Rw.8, West Kelapa Gading, North

Jakarta City, Jakarta, 14240, Indonesia

