

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



SKRIPSI

**PENERAPAN ISPS CODE DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN
DI KAPAL MT CHEM STAR**

Oleh :

HAIKHAL AFRIZAN GERHANA

NRP. 364210920

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2025

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



**PENERAPAN ISPS CODE DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN
DI KAPAL MT CHEM STAR**

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh :

HAIKHAL AFRIZAN GERHANA

NRP. 364210920

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2025

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



HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : HAIKHALAFRIZAN GERHANA
NRP : 364210920
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENERAPAN ISPS CODE DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI KAPAL MT CHEM STAR

Jakarta, 19 Januari 2026

HAIKHALAFRIZAN
GERHANA

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



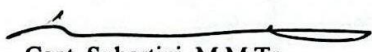
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

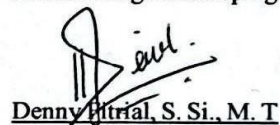
Nama : HAIKHAL AFRIZAN GERHANA
NRP : 364210920
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : NAUTIKA
Judul : PENERAPAN ISPS CODE DALAM PENCEGAHAN
PEMBAJAKAN DI KAPAL MT CHEM STAR

Jakarta, 19 Januari 2026

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping


Capt. Suhartini, M.M.Tr


Denny Hatrial, S. Si., M. T

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198003072005022

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19800727 2009121001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika


Dr. Meilinasari N H., S. Si. T., M. M. Tr.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198105032002122001

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

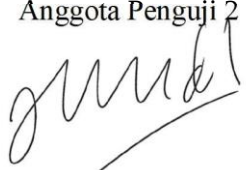


TANDATANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Ketua Penguji


Capt. Ferro Hidayah, M.MAR, M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP197407082009121001

Anggota Penguji 2


Nazilul Hamidi, S.A.P., M.A.?
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 197908172006041003

Anggota Penguji 3


Capt. Suhartini, S.SI.T., M.M., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP198003072005022002

Mengetahui,

Ketua Jurusan Nautika



Dr. Meilinasari N H., S. Si. T., M. M. Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktu yang telah ditetapkan. Skripsi ini disusun dengan judul:

“PENERAPAN ISPS CODE DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI KAPAL MT CHEM STAR.”

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu persyaratan akademik yang harus dipenuhi oleh penulis dalam rangka menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV (D-IV) yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Materi yang disajikan dalam skripsi ini disusun berdasarkan hasil pengamatan langsung serta penelitian yang dilakukan penulis selama melaksanakan Praktik Laut di atas kapal MT CHEM STAR. Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi positif, khususnya bagi civitas akademika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta, serta menjadi bahan referensi yang berguna bagi pengembangan pengetahuan dan praktik di bidang kemaritiman secara umum. Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis menyadari bahwa keberhasilan penyelesaian karya ilmiah ini tidak terlepas dari bantuan, dukungan, doa, serta bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah memberikan kontribusi dalam penyusunan skripsi ini, antara lain:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Meilinasari, N H., S.Si.T., M.M.Tr., selaku Ketua Jurusan Nautika
3. Yth. Ibu Capt. Suhartini, M.M.Tr., selaku Dosen Pembimbing Utama sebagai pengarah materi yang membimbing dan mengarahkan penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
4. Yth. Bapak Denny Fitrial, S.Si., M.T., sebagai Dosen Pembimbing Pendamping yang sangat sabar dalam membimbing dan mengarahkan penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
5. Orang tua saya yang tercinta Bapak M Panji Gerhana dan Ibu Andriyani yang telah membesarkan dan selalu memberikan doa serta memberikan dukungan baik secara moril ataupun materil kepada penulis dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP).
6. Sahabat seperjuangan saya selama tingkat empat ini, yang selalu memberikan waktu serta memori

baik yang akan selalu terkenang sepanjang waktu.

7. Ucapan terima kasih kepada PT. Aliyah EST Indonesia yang telah memberikan saya kesempatan dalam memulai perjalanan laut saya.
8. Seluruh perwira dan kru MT CHEM STAR yang sabar membantu saya saat praktek di atas kapal.
9. Seluruh teman-teman angkatan enam puluh empat (LXIV) gelombang dua dan teman-teman kelas nautika yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
TANDAPERSETUJUAN SKRIPSI	iii
TANDATANGAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iv
KATAPENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR BAGAN	xi
ABSTRAK	xii
ABSTRAC.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I	14
PENDAHULUAN.....	14
A. LATAR BELAKANG	14
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	20
C. BATASAN MASALAH	21
D. RUMUSAN MASALAH	21
E. TUJUAN PENELITIAN	21
F. MANFAAT PENELITIAN.....	22
G. SISTEMATIKA PENULISAN.....	24
BAB II.....	25
LANDASAN TEORI.....	25
A. TINJAUAN PUSTAKA.....	25
1. Pengertian ISPS <i>Code</i>	25
2. Ruang Lingkup ISPS <i>Code</i>	27
3. Tingkatan Keamanan ISPS <i>Code</i>	30
4. Konsep Keamanan Maritim (<i>Maritime Security</i>).....	32
5. Pembajakan di Laut (<i>Maritime Piracy</i>)	35
6. Penerapan ISPS <i>Code</i> di Kapal <i>Tanker</i> (Studi Kasus MT CHEM STAR).....	37
B. PENELITIAN TERDAHULU	40
C. KERANGKA PEMIKIRAN	43
BAB III	44

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	44
B. METODE PENDEKATAN	45
C. SUMBER DATA.....	46
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	47
E. TEKNIK ANALISIS DATA.....	48
BAB IV.....	51
A. DESKRIPSI DATA.....	51
B. ANALISIS DATA	54
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	57
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	60
E. PEMECAHAN MASALAH	69
BAB V.....	73
A. KESIMPULAN	73
B. SARAN.....	74
DAFTAR PUSTAKA	76
LAMPIRAN.....	83

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Drill Schedule MT CHEM STAR	19
Gambar 1. 2 Drill Equipment MT CHEM STAR	19

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu.....	40
--------------------------------------	----

DAFTAR BAGAN

Bagan 2. 1 Kerangka Pemikiran	43
-------------------------------------	----

ABSTRAK

Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code merupakan instrumen penting dalam sistem keamanan maritim global untuk mencegah ancaman pembajakan dan kejahatan terhadap kapal niaga. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan ISPS Code dalam pencegahan pembajakan di kapal MT CHEM STAR, dengan fokus pada keterbatasan sarana dan prasarana pendukung keamanan serta ketidakkonsistenan pelaksanaan latihan keamanan (security drill). Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif deskriptif, dengan teknik pengumpulan data melalui observasi langsung di atas kapal, wawancara dengan awak kapal, serta studi dokumentasi terhadap Ship Security Plan (SSP) dan jadwal latihan keamanan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara administratif MT CHEM STAR telah memenuhi ketentuan ISPS Code, namun pada tingkat operasional masih ditemukan kendala berupa keterbatasan fasilitas keamanan dan pelaksanaan security drill yang belum berjalan secara konsisten dan efektif. Kondisi tersebut berdampak pada rendahnya kesiapsiagaan sebagian awak kapal dalam menghadapi potensi ancaman pembajakan. Penelitian ini menyimpulkan bahwa efektivitas penerapan ISPS Code tidak hanya ditentukan oleh kepatuhan terhadap dokumen dan regulasi, tetapi juga oleh ketersediaan sarana pendukung dan kualitas pelatihan awak kapal secara berkelanjutan. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan pengawasan, pemenuhan fasilitas keamanan, serta pelaksanaan security drill yang terstruktur guna meningkatkan kesiapsiagaan dan keamanan kapal secara menyeluruh.

Kata kunci: ISPS Code, pembajakan, keamanan kapal, security drill, kapal tanker.

ABSTRACT

The implementation of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code plays a crucial role in the global maritime security system to prevent piracy and other security threats against merchant vessels. This study aims to analyze the implementation of the ISPS Code in preventing piracy on board MT CHEM STAR, with particular emphasis on the limitations of security supporting facilities and the inconsistency in the execution of security drills. A qualitative descriptive research approach was employed, with data collected through direct onboard observation, interviews with ship crews, and document analysis of the Ship Security Plan (SSP) and security drill schedules. The findings reveal that administratively MT CHEM STAR complies with ISPS Code requirements; however, operational shortcomings remain, particularly in the availability of security equipment and the effective and consistent implementation of security drills. These shortcomings have led to uneven levels of crew preparedness in responding to potential piracy threats. This study concludes that the effectiveness of ISPS Code implementation depends not only on regulatory compliance and documentation, but also on adequate security facilities and continuous crew training. Therefore, strengthened supervision, improved security infrastructure, and structured security drills are essential to enhance overall ship security and crew readiness.

Keywords: ISPS Code, piracy, ship security, security drill, tanker vessel.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pengajuan Sinopsis	83
Lampiran 2 Lembar Bimbingan.....	86
Lampiran 3 Turnitin.....	88
Lampiran 4 Ship's particular	90
Lampiran 5 Crew List.....	91
Lampiran 6 SSO	92
Lampiran 7 Dokumentasi.....	93

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan industri pelayaran internasional pada era globalisasi saat ini menunjukkan peran yang sangat vital bagi kelancaran arus perdagangan dunia, di mana sebagian besar distribusi barang antarnegara dilakukan melalui jalur laut. Laut tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi utama, tetapi juga menjadi jalur logistik yang menghubungkan pusat-pusat produksi dan konsumsi lintas benua. Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan posisi strategis di jalur pelayaran internasional menjadikan sektor maritim sebagai tulang punggung perekonomian nasional, baik untuk perdagangan ekspor-impor maupun distribusi domestik. Namun di balik peran penting tersebut, sektor pelayaran menghadapi tantangan besar berupa ancaman kejahatan maritim yang semakin kompleks, salah satunya adalah tindak pembajakan (*piracy*) dan perampokan bersenjata di laut (*armed robbery against ships*). Ancaman ini tidak hanya menimbulkan kerugian material yang signifikan, tetapi juga membahayakan keselamatan jiwa awak kapal, merusak reputasi perusahaan pelayaran, serta mengganggu stabilitas perdagangan global.

Laporan *International Maritime Bureau* (IMB) menunjukkan bahwa aksi pembajakan masih menjadi persoalan serius di berbagai perairan strategis dunia seperti Teluk Guinea, Laut Cina Selatan, dan perairan Asia Tenggara termasuk Selat Malaka dan Singapura. Meskipun berbagai upaya pengamanan telah dilakukan, data terbaru mengungkapkan bahwa ancaman ini belum sepenuhnya dapat diatasi. Menurut laporan tahunan IMB dan *International Maritime Organization* (IMO), sepanjang tahun 2024 tercatat 146 kejadian pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal secara global, menurun tipis dibandingkan tahun 2023 yang mencapai sekitar 150 kejadian, namun di

kawasan Asia Tenggara justru terjadi peningkatan, di mana wilayah Selat Malaka dan Singapura mencatat 91 insiden pada tahun 2024 dibandingkan 85 insiden pada tahun 2023. Di Indonesia sendiri, jumlah insiden kejahatan maritim meningkat dari 10 insiden pada tahun 2022 menjadi 18 pada 2023 dan naik lagi menjadi 22 insiden pada tahun 2024, di mana sebagian besar dikategorikan sebagai perampokan bersenjata dan dua di antaranya masuk kategori pembajakan murni. Beberapa di antara kasus tersebut melibatkan penggunaan senjata tajam dan kekerasan yang mengakibatkan awak kapal mengalami ancaman langsung dan intimidasi, menunjukkan bahwa keamanan pelayaran masih memerlukan perhatian serius. Tingginya angka insiden ini mengindikasikan bahwa meskipun regulasi internasional telah diberlakukan, implementasi di lapangan masih memiliki celah yang dapat dimanfaatkan oleh pelaku kejahatan.

Dalam konteks ini, kapal *Tanker* kimia seperti MT CHEM STAR memiliki tingkat kerawanan yang lebih tinggi dibandingkan kapal jenis lain. Kapal *Tanker* kimia mengangkut muatan yang bersifat berbahaya (*hazardous cargo*) seperti bahan kimia korosif, mudah terbakar, dan bernilai ekonomi tinggi. Muatan semacam ini tidak hanya menarik perhatian pelaku pembajakan karena potensi keuntungan finansialnya, tetapi juga membawa risiko tambahan berupa bahaya lingkungan jika terjadi kebocoran atau kerusakan akibat aksi kriminal. Bongkar muat yang melibatkan transfer cairan kimia melalui pipa dan pompa menuntut standar keamanan tinggi dan pengawasan ketat, sementara akses kapal yang terbuka selama proses tersebut dapat menjadi titik lemah yang dimanfaatkan pelaku kejahatan. Selain itu, sifat kargo yang sensitif membuat dampak pembajakan tidak hanya berupa kerugian materi, tetapi juga potensi bencana ekologis apabila muatan beracun tumpah ke laut. Oleh karena itu, penerapan ISPS *Code* di kapal seperti MT CHEM STAR menjadi sangat penting, tidak hanya untuk melindungi aset perusahaan dan keselamatan awak kapal, tetapi juga untuk mencegah kerusakan lingkungan laut yang dapat berdampak luas.

Sebagai respons terhadap meningkatnya ancaman kejahatan maritim dan terorisme global, *International Maritime Organization* pada tahun 2002 mengesahkan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* melalui amandemen *Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention Bab XI-2* yang kemudian mulai berlaku secara internasional pada 1 Juli 2004. *ISPS Code* hadir sebagai standar keamanan global yang mengatur langkah-langkah pencegahan, deteksi, dan respon terhadap ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, termasuk ancaman pembajakan. Kode ini terdiri dari dua bagian, yakni Bagian A yang berisi ketentuan wajib (*mandatory requirements*) dan Bagian B yang memberikan pedoman (*guidance*) dalam pelaksanaannya. Di dalamnya diatur kewajiban bagi setiap kapal yang melakukan pelayaran internasional untuk memiliki *Ship Security Plan (SSP)*, menunjuk seorang *Ship Security Officer (SSO)*, serta melakukan *Ship Security Assessment (SSA)* guna mengidentifikasi potensi kerawanan keamanan. Selain itu, *ISPS Code* juga mengharuskan pelatihan awak kapal, pengawasan ketat terhadap akses ke kapal, sistem komunikasi darurat, serta koordinasi dengan otoritas pelabuhan. Konsep keamanan yang diatur dalam *ISPS Code* berlandaskan pada teori manajemen risiko yang menekankan pentingnya proses identifikasi ancaman, penilaian kerentanan, serta penerapan langkah mitigasi yang terintegrasi dalam prosedur operasi kapal. Teori keamanan maritim juga menegaskan bahwa keberhasilan pencegahan ancaman seperti pembajakan hanya dapat dicapai melalui kombinasi langkah preventif, deteksi dini, dan respons cepat yang melibatkan kolaborasi semua pemangku kepentingan, mulai dari negara bendera (*flag state*), perusahaan pelayaran, operator pelabuhan, hingga awak kapal itu sendiri.

Indonesia sebagai negara anggota IMO telah meratifikasi konvensi-konvensi internasional yang terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk SOLAS dan *ISPS Code*. Implementasi *ISPS Code* di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menegaskan kewajiban pemerintah dan operator kapal dalam menjamin keselamatan serta keamanan pelayaran. Regulasi lebih teknis

tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang secara khusus mengatur penerapan *ISPS Code* di kapal dan pelabuhan Indonesia. Regulasi ini diperkuat oleh berbagai petunjuk teknis seperti prosedur verifikasi dan sertifikasi manajemen keamanan kapal dan pelabuhan yang mewajibkan setiap fasilitas pelabuhan dan kapal internasional untuk menjalani audit keamanan secara berkala. Namun demikian, meskipun regulasi telah tersedia dan pengawasan dilakukan, fakta bahwa angka insiden pembajakan di perairan Indonesia masih meningkat mengindikasikan adanya kesenjangan antara norma hukum dengan praktik di lapangan, baik karena keterbatasan sumber daya manusia, kurangnya pelatihan awak kapal, keterbatasan peralatan pengawasan, maupun koordinasi yang belum optimal antara pemilik kapal, otoritas pelabuhan, dan aparat keamanan.

Namun, di lapangan masih terdapat berbagai tantangan dalam implementasi *ISPS Code*. Sejumlah laporan dan penelitian menunjukkan bahwa beberapa kapal internasional masih menghadapi hambatan seperti pelatihan awak kapal yang belum rutin dilakukan, prosedur pemeriksaan akses yang tidak selalu dipatuhi, peralatan pengawasan yang tidak memadai, hingga pelaporan insiden yang lambat. Di Indonesia, meskipun kegiatan verifikasi dan audit telah berjalan, masih terdapat pelabuhan dan kapal yang belum sepenuhnya memenuhi standar internasional karena keterbatasan anggaran, infrastruktur, maupun koordinasi antar lembaga terkait. Hal ini menegaskan pentingnya penelitian yang menilai sejauh mana penerapan *ISPS Code* benar-benar dijalankan secara efektif di kapal *Tanker* kimia seperti MT CHEM STAR, terutama dalam konteks pencegahan pembajakan yang masih menjadi ancaman nyata. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran komprehensif mengenai kesesuaian penerapan *ISPS Code* dengan regulasi internasional dan nasional, mengidentifikasi hambatan-hambatan yang muncul di lapangan, serta menawarkan rekomendasi perbaikan yang dapat meningkatkan efektivitas sistem keamanan kapal.

Dengan mempertimbangkan kondisi tersebut, penelitian mengenai penerapan ISPS *Code* pada kapal MT CHEM STAR memiliki urgensi yang tinggi. Selain memberikan kontribusi teoritis terhadap pengembangan ilmu keselamatan dan keamanan maritim, penelitian ini juga memiliki manfaat praktis bagi perusahaan pelayaran, otoritas pelabuhan, dan pemerintah dalam merumuskan kebijakan yang lebih tepat sasaran. Temuan penelitian diharapkan dapat menjadi referensi dalam peningkatan standar keamanan kapal kimia di Indonesia, sekaligus mendukung komitmen internasional untuk menekan angka pembajakan dan kejahatan maritim. Kepatuhan yang baik terhadap ISPS *Code* juga akan memperkuat citra Indonesia sebagai negara maritim yang mampu menjamin keamanan pelayaran internasional, menjaga keberlanjutan perdagangan global, serta melindungi lingkungan laut dari ancaman kerusakan akibat kejahatan di laut. Dengan demikian, penelitian ini penting dilakukan untuk menilai sejauh mana kapal MT CHEM STAR telah melaksanakan ketentuan ISPS *Code* dalam mencegah terjadinya pembajakan, serta untuk memberikan masukan konstruktif bagi peningkatan sistem keamanan kapal di masa mendatang. Selain itu, permasalahan kurang konsistennya pelaksanaan *drill* dan peralatan yang kurang, menjadi sebuah masalah yang dapat memperburuk jika terjadi pembajakan di atas kapal. Berikut adalah tabel 1.1 yang menyajikan data *drill schedule* dan tabel 1.2 yang menyajikan data *drill equipment* di MT CHEM STAR:

Sumber: Dokumen kapal

SECTION B: Training on use/operating procedures of following equipment was done
乙部份:熟知以下设备的操作程序

	✓

Sumber: Dokumen kapal

Simbol istilah Arti dalam Konteks *Checklist* YES (YA) Pelatihan atau prosedur penggunaan peralatan yang bersangkutan Telah Dilaksanakan oleh personel yang diperiksa. NO (TIDAK) Pelatihan atau prosedur penggunaan peralatan yang bersangkutan Belum Dilaksanakan atau tidak memenuhi standar pelaksanaan yang disyaratkan. NA atau NOT APPLICABLE (TIDAK BERLAKU) Persyaratan pelatihan atau peralatan tersebut Tidak Berlaku untuk pelaksanaan drill tersebut.

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.

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, penulis terdorong untuk melakukan penelitian yang dituangkan dalam skripsi berjudul:

“PENERAPAN ISPS CODE DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI KAPAL MT CHEM STAR”

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmiah dan praktis bagi industri pelayaran *Tanker*, khususnya dalam menyusun strategi pencegahan pembajakan. Dengan mengacu pada teori pemeliharaan preventif (penelitian ini akan mengidentifikasi faktor-faktor kunci yang memengaruhi efektivitas penerapan *ISPS Code*, sekaligus memberikan rekomendasi teknis yang aplikatif untuk mencegah terjadinya pembajakan pada kapal, khususnya kapal *Tanker*.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Setelah mempertimbangkan latar belakang yang telah dijabarkan, beberapa persoalan yang bisa diangkat dan diidentifikasi adalah:

1. Ancaman pembajakan masih menjadi risiko nyata terhadap keselamatan kapal, muatan, dan awak kapal dalam pelayaran internasional.
2. Penerapan *ISPS Code* di atas kapal tidak optimal karena perbedaan tingkat pemahaman awak kapal terhadap prosedur keamanan.
3. Keterbatasan sarana dan prasarana pendukung keamanan di kapal.
4. Ketidakkonsistenan dan ketidakefektifan pelaksanaan latihan keamanan (*Security Drill*) di kapal MT CHEM STAR.

C. BATASAN MASALAH

Mengingat luasnya permasalahan yang teridentifikasi, dan sesuai dengan uraian sebelumnya, penulis membatasi fokus pembahasan pada:

1. Keterbatasan sarana dan prasarana pendukung keamanan di kapal.
2. Ketidakkonsistenan dan ketidakefektifan pelaksanaan latihan keamanan (*Security Drill*) di kapal MT CHEM STAR.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan pengalaman yang didapat oleh penulis ketika melaksanakan praktik laut di MT. CHEM STAR serta dari latar belakang di atas, bisa didapat beberapa isu utama yang akan menjadi fokus studi dan dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa faktor yang menyebabkan keterbatasan sarana dan prasarana pendukung keamanan di kapal ?
2. Kenapa latihan keamanan (*security drill*) yang dilakukan di kapal MT CHEM STAR tidak konsisten dan tidak efektif ?

E. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan penjabaran mengenai “Penerapan *Isps Code* dalam Pencegahan Pembajakan di Kapal MT CHEM STAR”. Maka dari itu, riset ini bermaksud dalam:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis keterbatasan sarana dan prasarana pendukung keamanan di kapal MT CHEM STAR, sehingga dapat

diperoleh gambaran menyeluruh mengenai kondisi aktual fasilitas keamanan yang tersedia, kesesuaiannya dengan ketentuan ISPS *Code*, serta identifikasi kebutuhan perbaikan atau peningkatan demi pencegahan pembajakan.

2. Untuk mengevaluasi konsistensi dan efektivitas pelaksanaan latihan keamanan (*security drill*) di kapal MT CHEM STAR dalam meningkatkan kesiapsiagaan awak kapal, sehingga dapat menilai sejauh mana kegiatan tersebut berperan dalam membentuk respon cepat, keterampilan teknis, dan koordinasi awak dalam menghadapi potensi ancaman pembajakan sesuai standar regulasi internasional.

F. MANFAAT PENELITIAN

Diharapkan dari hasil penelitian penulis akan memberikan manfaat bukan hanya bagi penulis, melainkan juga bagi para pembaca. Adapaun berikut manfaat diadakannya penelitian ini yaitu:

1. Manfaat secara teoritis

- a. Pengembangan Ilmu Pengetahuan Maritim dan Keamanan Kapal. Penelitian ini memberikan kontribusi teoritis terhadap pengembangan kajian ilmu keselamatan dan keamanan pelayaran, khususnya terkait penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* dalam mencegah pembajakan. Hasil penelitian dapat memperkaya literatur akademik mengenai efektivitas regulasi internasional dalam meningkatkan sistem keamanan di kapal *Tanker*, seperti MT CHEM STAR, sehingga dapat menjadi rujukan bagi penelitian-penelitian selanjutnya di bidang keamanan maritim.

- b. Peningkatan Pemahaman tentang Implementasi ISPS Secara teoritis, penelitian ini bermanfaat untuk memperluas pemahaman mengenai bagaimana keterbatasan sarana dan prasarana pendukung keamanan serta pelaksanaan *security drill* berpengaruh terhadap kesiapsiagaan awak kapal. Temuan penelitian dapat menjadi dasar

pengembangan teori tentang hubungan antara fasilitas keamanan, frekuensi latihan, dan efektivitas pencegahan ancaman pembajakan.

c. Landasan bagi Pengembangan Strategi Pencegahan Pembajakan. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai landasan teoritis dalam merumuskan model atau konsep strategis terkait pencegahan pembajakan di kapal niaga, terutama kapal *Tanker* kimia. Dengan memberikan data dan analisis yang mendalam, penelitian ini dapat mendukung pengembangan teori manajemen risiko keamanan kapal yang selaras dengan standar internasional dan praktik terbaik industri pelayaran.

2. Manfaat secara praktis

a. Penelitian ini memberikan masukan nyata bagi pihak perusahaan pemilik dan pengelola kapal MT CHEM STAR dalam mengevaluasi dan meningkatkan sarana serta prasarana pendukung keamanan kapal. Hasil temuan dapat digunakan sebagai acuan untuk merencanakan pengadaan fasilitas keamanan yang lebih memadai, sekaligus memastikan kepatuhan terhadap ketentuan ISPS *Code* demi meminimalkan risiko pembajakan.

b. Secara praktis, penelitian ini bermanfaat bagi awak kapal dan petugas keamanan dalam meningkatkan pemahaman pentingnya pelaksanaan *security drill* secara konsisten dan efektif. Temuan penelitian dapat menjadi panduan untuk memperbaiki pola latihan keamanan, meningkatkan koordinasi antar awak, dan memperkuat kesiapsiagaan dalam menghadapi ancaman pembajakan secara cepat dan tepat.

c. Penelitian ini dapat menjadi sumber informasi berharga bagi regulator nasional seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut maupun otoritas pelabuhan dalam memantau penerapan ISPS *Code* di kapal-kapal yang beroperasi di perairan Indonesia. Hasil penelitian dapat membantu pemerintah atau lembaga terkait dalam merumuskan kebijakan, standar inspeksi, dan pengawasan yang lebih efektif untuk meningkatkan keamanan maritim secara keseluruhan.

G. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah para pembaca untuk mencerna dan memahami penelitian pada skripsi ini digunakan sistematika lima bab yang saling mempengaruhi satu sama lain dan membentuk rangkaian sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan latar belakang masalah yang melatarbelakangi pemilihan judul, identifikasi masalah, pembatasan masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta organisasi penulisan skripsi.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menguraikan landasan teori, studi pustaka yang relevan, serta kerangka pemikiran konseptual.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini dipaparkan mengenai waktu dan lokasi penelitian, metode yang digunakan, cara pengumpulan data, pihak atau objek yang diteliti, serta teknik analisis data.

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan deskripsi data yang diperoleh, proses analisis data, pembahasan hasil analisis, serta berbagai alternatif solusi untuk memecahkan masalah. Data-data lapangan yang berupa fakta akan disajikan sebagai bahan pengolahan, yang kemudian dianalisis untuk mengidentifikasi permasalahan, dan selanjutnya dikemukakan beberapa opsi penyelesaian agar masalah serupa tidak terulang di kemudian hari.

BAB V PENUTUP

Bab ini menyajikan kesimpulan yang berisi jawaban atas rumusan masalah penelitian berdasarkan hasil dan pembahasan, serta memberikan saran-saran untuk mengatasi masalah yang ada.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian ISPS Code

ISPS Code atau *International Ship and Port Facility Security Code* merupakan instrumen internasional yang dikeluarkan oleh International Maritime Organization (IMO) sebagai bagian dari amandemen Konvensi International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, khususnya pada Bab XI-2 mengenai Special Measures to Enhance Maritime Security. Kode ini mulai diberlakukan secara internasional pada 1 Juli 2004 dan menjadi standar wajib bagi kapal serta fasilitas pelabuhan yang melakukan pelayaran internasional. Kehadiran ISPS Code tidak terlepas dari meningkatnya ancaman terhadap keamanan maritim, terutama pasca tragedi serangan teroris 11 September 2001 di Amerika Serikat yang menimbulkan kekhawatiran bahwa kapal maupun pelabuhan dapat dimanfaatkan sebagai sarana untuk melakukan tindakan terorisme.

Menurut *International Maritime Organization* (2003), ISPS Code bertujuan untuk menetapkan kerangka kerja internasional dalam mendeteksi serta mencegah ancaman keamanan terhadap kapal dan pelabuhan, meningkatkan kerja sama antar negara, perusahaan pelayaran, serta otoritas pelabuhan, dan menciptakan sistem komunikasi yang efektif terkait status keamanan maritim. Dengan adanya standar internasional ini, diharapkan kerentanan kapal terhadap aksi terorisme, sabotase, hingga pembajakan dapat diminimalisasi. Secara garis besar, ISPS Code terbagi ke dalam dua bagian.

- a. Bagian A bersifat mandatory atau wajib, yang memuat ketentuan pokok mengenai penilaian keamanan, penyusunan rencana keamanan, peran dan tanggung jawab pihak terkait, serta prosedur sertifikasi. Sementara itu,
- b. Bagian B bersifat guidance atau panduan yang berisi petunjuk teknis untuk mendukung pelaksanaan bagian A.

Kapal yang diwajibkan menerapkan *ISPS Code* meliputi kapal penumpang, kapal kargo dengan tonase kotor 500 GT atau lebih yang melakukan pelayaran internasional, serta unit pengeboran lepas pantai yang bergerak. Sedangkan pada sisi pelabuhan, setiap fasilitas yang melayani kapal internasional diwajibkan menyusun dan melaksanakan Port Facility Security Plan (PFSP).

Dalam implementasinya, *ISPS Code* menekankan peran personel khusus seperti Company Security Officer (CSO) pada tingkat perusahaan pelayaran, Ship Security Officer (SSO) pada tingkat kapal, dan Port Facility Security Officer (PFSO) pada tingkat pelabuhan. Mereka bertanggung jawab untuk menyusun Ship Security Assessment (SSA) serta Ship Security Plan (SSP) yang disesuaikan dengan kondisi kapal dan rute pelayarannya. Menurut Gunarto (2017), keberadaan personel keamanan ini memiliki peranan yang sangat penting karena menjadi ujung tombak dalam memastikan seluruh prosedur keamanan kapal dijalankan, mulai dari pengendalian akses, pengawasan area terbatas, hingga latihan kesiapsiagaan (security drill).

Penerapan *ISPS Code* juga terbukti memiliki dampak signifikan terhadap penurunan risiko pembajakan. Fitriani dan Prasetyo (2020) menjelaskan bahwa kapal *Tanker* yang menerapkan *ISPS Code* secara konsisten memiliki tingkat kerentanan yang lebih rendah terhadap ancaman perompakan, khususnya di perairan Asia Tenggara yang dikenal rawan terhadap tindak kejahatan laut. Hal ini disebabkan karena *ISPS Code* mendorong penerapan prosedur berlapis seperti pengawasan akses masuk kapal, penggunaan peralatan keamanan, serta peningkatan kesadaran awak kapal melalui pelatihan dan latihan rutin.

Selain itu, laporan tahunan IMO (2021) mengenai Maritime Security menunjukkan bahwa *ISPS Code* berfungsi sebagai deterrent factor atau faktor pencegah. Prosedur keamanan yang ketat menimbulkan hambatan bagi pihak yang berniat melakukan pembajakan, karena potensi keberhasilan mereka menjadi lebih kecil ketika kapal memiliki sistem keamanan yang kuat. Dengan demikian, *ISPS Code* tidak hanya berfungsi sebagai instrumen hukum, tetapi

juga sebagai langkah operasional praktis yang secara nyata dapat meningkatkan keamanan kapal di lautan.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa *ISPS Code* merupakan kerangka regulasi internasional yang bersifat komprehensif, mengatur baik aspek administratif maupun operasional dalam bidang keamanan kapal dan pelabuhan. Dengan penerapan yang tepat, *ISPS Code* berperan penting dalam pencegahan tindak kejahatan maritim, termasuk pembajakan yang menjadi salah satu fokus dalam penelitian mengenai Kapal MT CHEM STAR.

2. Ruang Lingkup ISPS Code

Ruang lingkup penerapan *ISPS Code* diatur secara jelas dalam SOLAS Bab XI-2 yang mencakup kapal, fasilitas pelabuhan, serta pihak-pihak yang memiliki kewenangan dalam penyusunan dan pelaksanaan rencana keamanan. Secara umum, cakupan *ISPS Code* meliputi kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional dan fasilitas pelabuhan yang melayani kapal internasional, dengan tujuan memastikan adanya standar keamanan yang seragam di seluruh dunia.

a. Kapal yang Wajib Menerapkan ISPS Code

Kapal yang diwajibkan melaksanakan *ISPS Code* antara lain:

- 1) Kapal penumpang, termasuk kapal pesiar dan ferry internasional.
- 2) Kapal kargo dengan tonase kotor 500 GT atau lebih yang melakukan pelayaran internasional.
- 3) Unit pengeboran lepas pantai yang bergerak (Mobile Offshore Drilling Units).

Kapal-kapal tersebut diwajibkan memiliki International Ship Security Certificate (ISSC) sebagai bukti bahwa mereka telah melaksanakan seluruh persyaratan keamanan sesuai standar *ISPS Code*. Sertifikat ini hanya dapat diterbitkan setelah dilakukan audit keamanan dan verifikasi oleh otoritas berwenang. Menurut Simatupang (2018), ISSC berfungsi tidak hanya sebagai dokumen formalitas, tetapi juga sebagai

instrumen yang memaksa perusahaan pelayaran untuk benar-benar menerapkan prosedur keamanan di kapalnya, sehingga menjadi jaminan bahwa kapal tersebut telah memiliki sistem pertahanan dasar terhadap ancaman pembajakan maupun tindak kejahatan maritim lainnya.

b. Fasilitas Pelabuhan.

Selain kapal, *ISPS Code* juga berlaku untuk fasilitas pelabuhan yang digunakan melayani kapal internasional. Pelabuhan diwajibkan menyusun Port Facility Security Assessment (PFSA) dan Port Facility Security Plan (PFSP) yang mencakup identifikasi kerentanan, penilaian ancaman, serta langkah-langkah pencegahan yang diperlukan. Fasilitas pelabuhan menjadi pintu masuk utama dalam rantai logistik internasional, sehingga memiliki risiko tinggi terhadap aksi terorisme maupun penyusupan.

Menurut penelitian Rahman (2019), penerapan *ISPS Code* di pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, terbukti mampu meningkatkan kontrol terhadap pergerakan barang dan manusia. Hal ini ditunjukkan dengan meningkatnya efektivitas pemeriksaan akses masuk pelabuhan dan penurunan kasus pelanggaran keamanan. Dengan demikian, *ISPS Code* juga berperan dalam memperkuat sistem keamanan nasional yang terintegrasi dengan standar internasional.

c. Dokumen Keamanan Kapal dan Pelabuhan

Dalam implementasinya, terdapat sejumlah dokumen penting yang menjadi syarat mutlak penerapan *ISPS Code*, yaitu:

- 1) Ship Security Assessment (SSA): penilaian risiko yang dilakukan untuk mengidentifikasi potensi ancaman dan kerentanan kapal.
- 2) Ship Security Plan (SSP): rencana keamanan kapal yang disusun berdasarkan hasil SSA dan harus disetujui oleh otoritas berwenang.
- 3) International Ship Security Certificate (ISSC): sertifikat resmi yang membuktikan kapal telah memenuhi standar *ISPS Code*.
- 4) Port Facility Security Plan (PFSP): rencana keamanan fasilitas pelabuhan yang meliputi prosedur pemeriksaan akses, pengawasan area terbatas, dan penanganan keadaan darurat.

Menurut Hasanah (2021), keberadaan dokumen ini tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga memiliki fungsi praktis sebagai pedoman operasional dalam menghadapi ancaman nyata. SSP dan PFSP, misalnya, menjadi panduan awak kapal maupun petugas pelabuhan dalam melaksanakan prosedur keamanan sehari-hari serta dalam kondisi darurat.

d. Pihak yang Bertanggung Jawab

Ruang lingkup *ISPS Code* juga mencakup pengaturan mengenai personel yang berperan penting dalam keamanan maritim, yaitu:

- 1) Company Security Officer (CSO): pejabat perusahaan pelayaran yang bertanggung jawab menyusun kebijakan keamanan kapal dan memastikan penerapan SSP.
- 2) Ship Security Officer (SSO): pejabat di kapal yang bertugas melaksanakan dan mengawasi penerapan SSP serta melakukan pelatihan keamanan kepada awak kapal.
- 3) Port Facility Security Officer (PFSO): pejabat pelabuhan yang bertugas mengawasi pelaksanaan PFSP dan berkoordinasi dengan SSO maupun CSO.

Menurut penelitian Syahputra (2020), koordinasi antara CSO, SSO, dan PFSO menjadi faktor kunci keberhasilan implementasi *ISPS Code*. Kegagalan komunikasi antar pihak seringkali menyebabkan kelemahan dalam sistem keamanan, yang pada akhirnya dapat dimanfaatkan oleh pelaku kejahatan untuk melakukan pembajakan atau penyusupan.

e. Tingkatan Keamanan

ISPS Code juga menetapkan tiga level keamanan yang harus dipatuhi oleh kapal dan pelabuhan:

- 1) Security Level 1: kondisi normal, penerapan prosedur standar keamanan.
- 2) Security Level 2: peningkatan keamanan ketika terdapat potensi ancaman.
- 3) Security Level 3: kondisi darurat ketika ancaman spesifik atau serangan nyata terjadi.

Menurut Putra (2019), penetapan level keamanan ini memberikan fleksibilitas kepada kapal dan pelabuhan untuk menyesuaikan langkah pengamanan sesuai dengan situasi ancaman. Misalnya, pada level 2 kapal diwajibkan meningkatkan frekuensi patroli dek, memperketat akses keluar-masuk kapal, serta menyiapkan prosedur darurat apabila terjadi serangan.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dipahami bahwa ruang lingkup ISPS *Code* tidak hanya terbatas pada aspek teknis di kapal, tetapi juga mencakup pelabuhan, dokumen operasional, personel keamanan, dan sistem level keamanan. Ruang lingkup yang komprehensif ini menunjukkan bahwa ISPS *Code* dirancang sebagai instrumen menyeluruh untuk meningkatkan keamanan maritim secara global, sehingga berperan penting dalam mencegah tindak kejahatan di laut, termasuk pembajakan pada kapal *Tanker* seperti MT CHEM STAR.

3. Tingkatan Keamanan ISPS *Code*

Salah satu aspek fundamental dalam penerapan ISPS *Code* adalah penetapan tingkatan keamanan (*security levels*) yang berfungsi sebagai indikator situasi ancaman serta panduan bagi kapal dan pelabuhan untuk menyesuaikan langkah-langkah pengamanannya. Tingkatan keamanan ini bersifat dinamis, artinya dapat berubah sesuai kondisi aktual yang ditetapkan oleh pemerintah atau otoritas keamanan maritim. Secara umum, ISPS *Code* menetapkan tiga level keamanan yang berlaku secara internasional, yaitu Security Level 1, Security Level 2, dan Security Level 3.

a. Security Level 1

Security Level 1 adalah tingkat keamanan normal, di mana ancaman terhadap kapal maupun pelabuhan berada pada kondisi rendah. Pada level ini, kapal diwajibkan melaksanakan prosedur standar keamanan sebagaimana diatur dalam Ship Security Plan (SSP). Prosedur tersebut antara lain meliputi pengendalian akses ke kapal, pengawasan area terbatas, pemeriksaan barang dan perbekalan, serta pemantauan aktivitas di sekitar kapal.

Menurut Santoso (2018), penerapan level 1 bertujuan untuk membangun budaya keamanan (*security awareness*) di kalangan awak kapal. Meskipun ancaman relatif rendah, kewaspadaan tetap harus dijaga agar awak kapal tidak lengah. Dengan demikian, jika suatu saat kondisi meningkat ke level 2, kapal sudah memiliki kesiapan dasar dalam melaksanakan prosedur tambahan.

b. Security Level 2

Security Level 2 diterapkan ketika terdapat potensi ancaman yang lebih tinggi dibandingkan kondisi normal. Pada level ini, kapal dan pelabuhan diwajibkan meningkatkan intensitas dan frekuensi prosedur keamanan. Misalnya, pemeriksaan akses masuk kapal dilakukan lebih ketat, patroli dek ditingkatkan, pencahayaan area luar kapal diperkuat, serta akses menuju ruang mesin atau anjungan lebih diperketat.

Menurut penelitian Arifin (2019), kapal *Tanker* yang beroperasi di perairan Asia Tenggara seringkali diberlakukan pada level 2 karena wilayah tersebut dikenal rawan terhadap aksi perompakan bersenjata. Dalam kasus ini, penerapan ISPS *Code* terbukti efektif karena mampu meminimalisasi peluang pelaku kejahatan untuk naik ke kapal. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa kapal yang konsisten melaksanakan prosedur level 2 mengalami lebih sedikit insiden dibanding kapal yang tidak patuh.

c. Security Level 3

Security Level 3 adalah kondisi ketika terdapat ancaman spesifik dan nyata, atau ketika serangan sudah terjadi. Pada level ini, kapal diwajibkan melaksanakan tindakan darurat yang ditentukan oleh otoritas keamanan, termasuk kemungkinan penghentian operasi kapal atau pelabuhan sementara. Prosedur yang berlaku pada level ini biasanya mencakup penutupan total akses, penggunaan sistem pertahanan tambahan, hingga persiapan evakuasi awak kapal.

Menurut Putri (2020), penerapan level 3 jarang terjadi, namun pernah diberlakukan pada beberapa kapal yang melintasi Teluk Aden pada masa puncak pembajakan Somalia tahun 2008–2011. Peningkatan ke level

3 terbukti mampu menyelamatkan sejumlah kapal dari upaya pembajakan, karena kapal dalam kondisi tersebut telah mempersiapkan citadel (ruang perlindungan), memperketat komunikasi darurat, dan melakukan koordinasi intensif dengan pasukan keamanan internasional yang berpatroli di kawasan tersebut.

Penetapan tiga tingkatan keamanan dalam ISPS *Code* memiliki arti penting karena memberikan fleksibilitas kepada kapal dan pelabuhan dalam merespons ancaman. Tanpa sistem level ini, kapal berpotensi menerapkan standar keamanan yang sama dalam kondisi apapun, sehingga menimbulkan dua kemungkinan: terlalu longgar (berisiko tinggi) atau terlalu ketat (tidak efisien). Menurut Harahap (2021), sistem level keamanan ISPS *Code* berfungsi sebagai risk-based approach, yaitu pengelolaan keamanan yang disesuaikan dengan tingkat risiko aktual, sehingga lebih efektif dalam penggunaan sumber daya sekaligus lebih adaptif terhadap dinamika ancaman maritim.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa penetapan tingkatan keamanan dalam ISPS *Code* merupakan instrumen strategis untuk menyesuaikan langkah pengamanan kapal dan pelabuhan terhadap situasi ancaman yang ada. Level 1 berfungsi sebagai baseline keamanan sehari-hari, level 2 sebagai langkah peningkatan pada situasi rawan, dan level 3 sebagai tindakan darurat pada kondisi ancaman nyata. Bagi kapal *Tanker* seperti MT CHEM STAR, pemahaman dan penerapan ketiga level keamanan ini sangat penting untuk meminimalkan risiko pembajakan selama pelayaran internasional.

4. Konsep Keamanan Maritim (*Maritime Security*)

Keamanan maritim (*maritime security*) merupakan salah satu isu penting dalam dunia pelayaran internasional, mengingat laut tidak hanya berfungsi sebagai jalur transportasi utama bagi perdagangan global, tetapi juga menjadi arena yang rentan terhadap berbagai bentuk ancaman. Menurut International Maritime Organization (IMO, 2012), keamanan maritim didefinisikan sebagai upaya untuk melindungi kapal, pelabuhan, fasilitas lepas

pantai, serta prasarana maritim lainnya dari ancaman yang dapat mengganggu keselamatan jiwa, keamanan harta benda, dan kelancaran perdagangan internasional.

a. Ruang Lingkup Keamanan Maritim

Ruang lingkup keamanan maritim mencakup berbagai bentuk ancaman yang dapat terjadi di laut, di antaranya:

- 1) Terorisme Maritim, aksi terorisme yang menargetkan kapal atau pelabuhan, misalnya kasus serangan terhadap kapal *Tanker Limburg* di Yaman tahun 2002.
- 2) Pembajakan (*Piracy*) dan Perompakan Bersenjata, serangan bersenjata oleh kelompok tertentu terhadap kapal untuk tujuan perampasan, penahanan, atau penculikan.
- 3) Penyelundupan (*Smuggling*), termasuk penyelundupan narkoba, senjata, maupun barang ilegal melalui jalur laut.
- 4) *Human Trafficking*, pemanfaatan jalur laut untuk perdagangan manusia secara ilegal.
- 5) Ancaman Siber terhadap Kapal – serangan siber pada sistem navigasi, komunikasi, dan otomasi kapal modern yang semakin bergantung pada teknologi digital.

Menurut Bueger (2015), keamanan maritim bukan hanya persoalan militer atau kepolisian semata, melainkan juga mencakup aspek hukum, ekonomi, politik, dan teknologi. Oleh karena itu, pendekatan keamanan maritim harus bersifat multidimensional dengan melibatkan banyak pemangku kepentingan, baik di tingkat nasional maupun internasional.

b. Keamanan Maritim di Kawasan Rawan

Beberapa kawasan laut dunia dikenal rawan terhadap tindak kejahatan maritim, seperti Teluk Aden dan Samudera Hindia bagian barat yang sempat mengalami puncak pembajakan oleh perompak Somalia pada tahun 2008–2011, serta perairan Asia Tenggara, khususnya Selat Malaka, yang merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia. Menurut laporan ReCAAP Information Sharing Centre (2020), sekitar 35% kasus

perompakan global dalam kurun 2015–2019 terjadi di Asia Tenggara, menjadikannya hotspot utama bagi ancaman keamanan maritim.

Penelitian yang dilakukan oleh Abdullah (2019) mengenai tingkat kerentanan kapal *Tanker* di Selat Malaka menunjukkan bahwa kapal yang memiliki rute tetap dan kecepatan rendah lebih rentan terhadap serangan perompakan. Hal ini mempertegas bahwa faktor teknis operasional kapal juga berpengaruh terhadap tingkat keamanan maritim.

c. Signifikansi Keamanan Maritim bagi Kapal *Tanker*

Kapal *Tanker*, termasuk MT CHEM STAR, memiliki tingkat risiko yang lebih tinggi dibandingkan jenis kapal lainnya. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu:

- 1) Kargo yang diangkut biasanya berupa minyak, gas, atau bahan kimia yang bernilai ekonomi tinggi.
- 2) Dampak lingkungan apabila terjadi sabotase atau ledakan dapat bersifat masif.
- 3) Ukuran kapal yang besar membuat *Tanker* cenderung bergerak lebih lambat sehingga sulit bermanuver untuk menghindari serangan.

Menurut penelitian Fitriyanto (2021), kapal *Tanker* seringkali menjadi target utama pembajakan karena kombinasi antara nilai ekonomis muatan dan kerentanan fisik kapal. Oleh karena itu, penerapan standar keamanan internasional seperti ISPS *Code* menjadi sangat penting untuk melindungi kapal *Tanker* dari potensi ancaman.

d. Pendekatan Keamanan Maritim

Keamanan maritim dapat dicapai melalui pendekatan berlapis (layered security approach), yang meliputi:

- 1) Pendekatan Nasional: regulasi dan pengawasan oleh otoritas negara, termasuk patroli laut dan penegakan hukum.
- 2) Pendekatan Internasional: kerja sama antarnegara melalui organisasi internasional seperti IMO, ReCAAP, maupun ASEAN.
- 3) Pendekatan Perusahaan dan Kapal: penerapan ISPS *Code*,

penyusunan *Ship Security Plan* (SSP), serta pelatihan awak kapal.

Menurut Yusof (2020), keberhasilan keamanan maritim sangat ditentukan oleh sinergi antara aktor internasional, nasional, dan swasta. Tanpa kerja sama lintas sektor, kapal tetap berada dalam posisi rawan meskipun telah menerapkan prosedur keamanan internal.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa konsep keamanan maritim merupakan payung besar yang menaungi seluruh upaya pencegahan terhadap ancaman di laut, baik berupa terorisme, pembajakan, maupun kejahatan transnasional lainnya. Bagi kapal *Tanker* seperti MT CHEM STAR, pemahaman atas konsep keamanan maritim sangatlah penting karena risiko yang dihadapi tidak hanya terbatas pada aspek ekonomi, tetapi juga berkaitan dengan keselamatan jiwa awak kapal dan kelestarian lingkungan laut. Dengan demikian, keamanan maritim dan penerapan ISPS *Code* merupakan dua hal yang saling berkaitan dan tidak dapat dipisahkan dalam konteks pencegahan pembajakan.

5. Pembajakan di Laut (Maritime Piracy)

Pembajakan di laut (*maritime piracy*) merupakan salah satu ancaman paling serius terhadap keselamatan pelayaran dan keamanan maritim internasional. Menurut *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, pembajakan didefinisikan sebagai tindakan kekerasan atau penahanan yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang sebuah kapal terhadap kapal lain di laut lepas. Definisi ini menekankan dua hal penting, yaitu tindakan ilegal yang dilakukan di laut lepas (*high seas*) dan tujuan pribadi, seperti perampokan, penyanderaan, atau pemerasan.

Secara historis, pembajakan di laut sudah ada sejak zaman perdagangan internasional awal, ketika jalur laut menjadi sarana utama distribusi barang. Dalam konteks modern, pembajakan tidak hanya terjadi di laut lepas tetapi juga di wilayah perairan dekat pantai (*armed robbery at sea*), yang kerap menargetkan kapal *Tanker*, *bulk carrier*, hingga kapal penumpang. Menurut

International Maritime Bureau (IMB, 2022), Asia Tenggara, khususnya perairan Selat Malaka dan Laut Cina Selatan, masih termasuk kawasan rawan pembajakan karena padatnya jalur pelayaran internasional di wilayah tersebut.

Pembajakan di laut umumnya dilakukan dengan cara menaiki kapal target menggunakan kapal kecil berkecepatan tinggi, lalu melumpuhkan awak kapal dengan ancaman senjata tajam maupun senjata api. Pada kasus yang lebih ekstrem, pembajak melakukan penyanderaan kru kapal dan menuntut tebusan. Selain itu, ada juga modus pencurian muatan (*cargo theft*) terutama pada kapal *Tanker* kimia dan minyak yang memiliki nilai ekonomi tinggi. Hal inilah yang menjadikan *Tanker* seperti MT CHEM STAR rawan dijadikan sasaran, karena mengangkut muatan kimia cair yang bernilai tinggi di pasar gelap.

Dampak pembajakan di laut sangat luas, baik terhadap aspek keselamatan jiwa awak kapal, kerugian ekonomi perusahaan pelayaran, hingga terganggunya stabilitas perdagangan global. Menurut Soeparno (2019), pembajakan di laut menimbulkan kerugian ekonomi mencapai miliaran dolar setiap tahunnya, termasuk biaya asuransi, rerouting kapal, hingga kerugian akibat tertundanya distribusi barang. Selain itu, ancaman psikologis bagi awak kapal juga sangat besar, karena mereka dapat mengalami trauma pasca-insiden pembajakan.

Berbagai penelitian telah menyoroti fenomena ini. Gunarto (2017) menyatakan bahwa tingginya kasus pembajakan di Asia Tenggara berhubungan erat dengan lemahnya pengawasan di jalur pelayaran strategis dan keterbatasan koordinasi antarnegara pantai. Sementara itu, Nugroho (2020) menekankan bahwa kapal *Tanker* menjadi salah satu target utama pembajak karena membawa muatan bernilai tinggi serta memiliki kecepatan manuver yang relatif lebih rendah dibandingkan kapal kargo umum.

Penerapan regulasi internasional, termasuk ISPS *Code*, menjadi salah satu instrumen penting dalam mengurangi risiko pembajakan. Dengan adanya kewajiban pelaksanaan Ship Security Plan (SSP), peningkatan pelatihan awak kapal dalam menghadapi ancaman keamanan, serta penerapan sistem keamanan kapal (Ship Security Alert System/SSAS), diharapkan kapal-kapal

dagang dapat lebih siap menghadapi potensi ancaman. Menurut Rahman (2021), penerapan ISPS *Code* di kapal *Tanker* di Indonesia terbukti mampu mengurangi kerentanan terhadap pembajakan, meskipun masih diperlukan sinergi dengan aparat penegak hukum laut di wilayah perairan rawan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pembajakan di laut bukan hanya permasalahan kriminalitas semata, melainkan juga isu strategis yang berkaitan dengan keamanan maritim global. Keberadaan ISPS *Code* menjadi payung hukum sekaligus pedoman teknis bagi kapal seperti MT CHEM STAR dalam mencegah serta meminimalisasi risiko insiden pembajakan, khususnya saat beroperasi di jalur pelayaran internasional yang rawan.

6. Penerapan ISPS *Code* di Kapal *Tanker* (Studi Kasus MT CHEM STAR)

Penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* pada kapal *Tanker* memiliki peran strategis dalam menjaga keamanan pelayaran, khususnya terhadap ancaman pembajakan, perompakan, maupun terorisme maritim. Sebagai kapal pengangkut bahan kimia cair yang memiliki nilai ekonomi tinggi sekaligus berbahaya (*hazardous cargo*), kapal *Tanker* seperti MT CHEM STAR merupakan target potensial bagi tindak kriminal di laut. Oleh karena itu, implementasi ISPS *Code* di kapal ini harus dilakukan secara menyeluruh, mulai dari penyusunan dokumen hingga pelatihan awak kapal.

Secara umum, ISPS *Code* mengatur dua aspek utama, yaitu pencegahan (*preventive measures*) dan penanggulangan (*response measures*). Pada MT CHEM STAR, pencegahan diwujudkan melalui penyusunan Ship Security Plan (SSP) yang memuat prosedur pengamanan akses ke kapal, pengendalian area terbatas (*restricted areas*), pemeriksaan orang dan barang yang naik ke kapal, serta pemantauan aktivitas mencurigakan di sekitar kapal. Penanggulangan diwujudkan dengan adanya sistem komunikasi darurat seperti Ship Security Alert System (SSAS), latihan (*drills*) menghadapi ancaman, serta koordinasi dengan otoritas pelabuhan dan aparat keamanan laut.

Menurut Hidayat (2018), penerapan SSP yang konsisten dapat meningkatkan kesiapsiagaan kru dalam menghadapi ancaman pembajakan, terutama ketika kapal berada di perairan rawan seperti Selat Malaka. Hal ini sejalan dengan penelitian Sukmana (2020) yang menemukan bahwa latihan rutin awak kapal dalam simulasi ancaman pembajakan mampu menekan potensi kepanikan serta mempercepat respon kolektif kru dalam situasi darurat.

Pada MT CHEM STAR, implementasi ISPS *Code* juga mencakup peran penting Ship Security Officer (SSO). SSO bertugas memastikan bahwa setiap prosedur keamanan dijalankan sesuai standar, mulai dari pemeriksaan identitas pengunjung kapal, pengawasan CCTV, hingga pelaporan aktivitas mencurigakan. SSO juga menjadi penghubung utama antara kapal dengan otoritas keamanan di pelabuhan. Pratama (2021) menyebutkan bahwa keberhasilan penerapan ISPS *Code* di kapal *Tanker* sangat bergantung pada kapabilitas SSO dalam melatih kru dan menegakkan disiplin keamanan di atas kapal.

Selain faktor internal kapal, penerapan ISPS *Code* pada MT CHEM STAR juga dipengaruhi oleh kerja sama dengan otoritas eksternal, seperti Port Facility Security Officer (PFSO) di pelabuhan. Kolaborasi ini penting karena ancaman pembajakan sering kali bermula saat kapal sedang bersandar atau dalam proses bongkar muat. Menurut International Maritime Organization (IMO, 2020), sinergi antara kapal dan fasilitas pelabuhan dalam melaksanakan prosedur keamanan menjadi salah satu faktor kunci menekan angka kejahatan maritim.

Meskipun demikian, penerapan ISPS *Code* di kapal *Tanker* masih menghadapi beberapa tantangan. Nurdin (2019) mencatat bahwa keterbatasan sumber daya, kurangnya pemahaman kru mengenai standar keamanan, serta lemahnya pengawasan dari perusahaan pelayaran dapat mengurangi efektivitas ISPS *Code*. Oleh karena itu, untuk kasus MT CHEM STAR, dibutuhkan pengawasan ketat dari perusahaan operator, peningkatan kualitas pelatihan kru, serta evaluasi berkala terhadap implementasi SSP agar kapal selalu siap menghadapi ancaman pembajakan. Dengan demikian, penerapan ISPS *Code* di

MT CHEM STAR tidak hanya berfungsi sebagai kewajiban regulasi internasional, tetapi juga sebagai langkah strategis dalam melindungi keselamatan awak kapal, muatan, serta menjaga kelancaran operasional kapal di jalur pelayaran internasional yang rawan.

B. PENELITIAN TERDAHULU

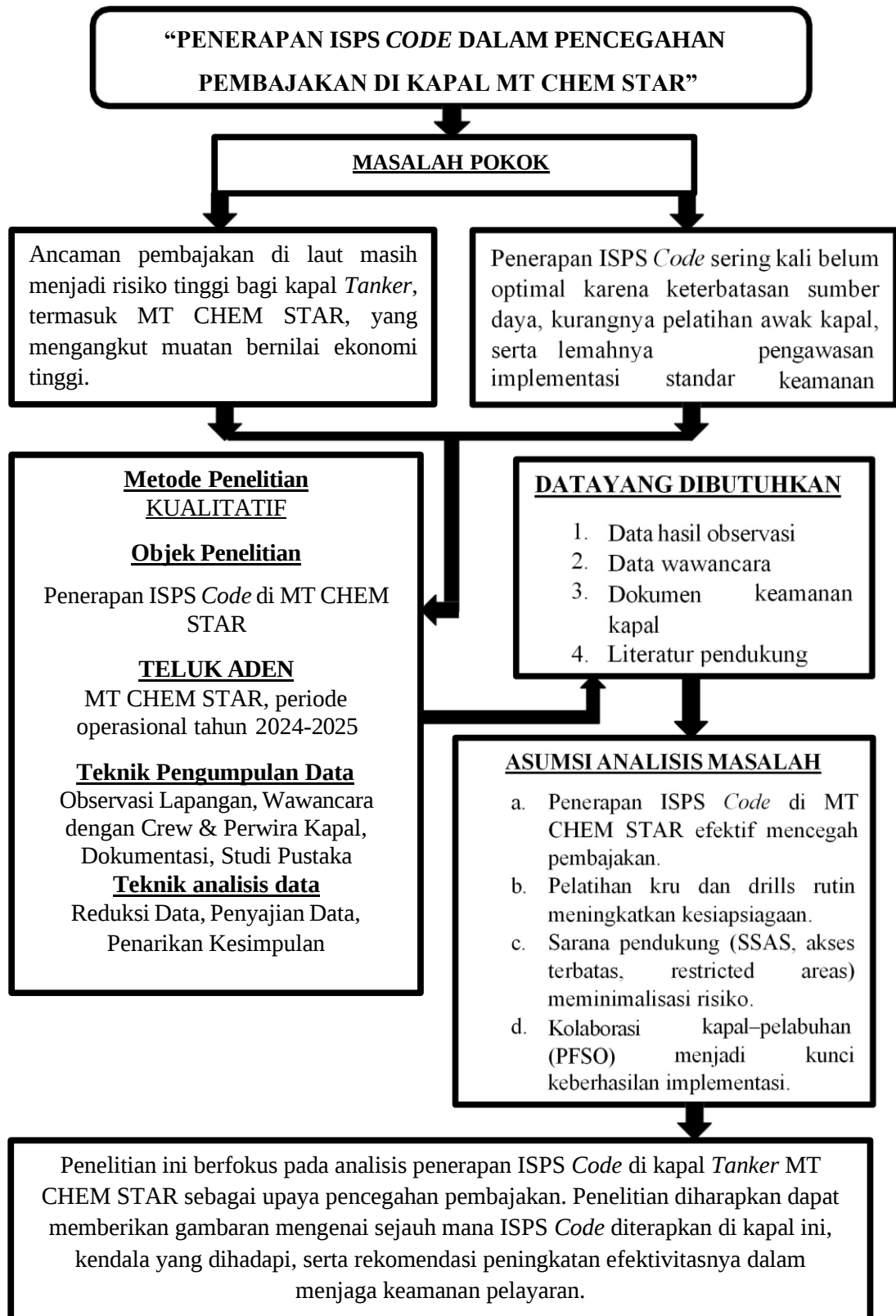
Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No.	Penulis & Tahun	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Kelebihan	Kekurangan
1.	Gunarto (2017)	<i>Analisis Penerapan ISPS Code pada Kapal Tanker di Perairan Asia Tenggara</i>	Kualitatif deskriptif dengan studi kasus beberapa kapal <i>Tanker</i>	Penerapan ISPS <i>Code</i> berkontribusi besar dalam menekan ancaman pembajakan, khususnya melalui penerapan Ship Security Plan (SSP) dan drills keamanan.	Mengkaji penerapan ISPS <i>Code</i> secara praktis di kapal <i>Tanker</i>	Tidak fokus pada satu kapal tertentu sehingga hasilnya masih umum
2.	Hidayat (2018)	<i>Efektivitas Ship Security Plan (SSP) dalam Pencegahan Aksi Pembajakan</i>	Studi lapangan & wawancara dengan awak kapal <i>Tanker</i>	SSP terbukti meningkatkan kesiapsiagaan kru dan mempercepat respon dalam menghadapi ancaman pembajakan.	Fokus pada aspek SSP yang merupakan inti dari ISPS <i>Code</i>	Kurang menyoroti kerja sama dengan pihak eksternal seperti pelabuhan
3.	Nurdin (2019)	<i>Tantangan Implementa</i>	Survei dan observasi	<i>Hambatan utama</i>	Memberikan	Tidak membahas

		<i>si ISPS Code di Kapal Niaga Indonesia</i>	terhadap beberapa perusahaan pelayaran	<i>penerapan ISPS Code adalah kurangnya pelatihan kru, lemahnya pengawasan perusahaan, dan keterbatasan sarana pendukung.</i>	gambaran kendala nyata di lapangan	secara spesifik upaya pencegahan pembajakan
4.	Sukmana (2020)	<i>Latihan Keamanan Awak Kapal sebagai Upaya Pencegahan Pembajakan</i>	Metode studi kasus dan wawancara	Latihan rutin dan simulasi ancaman pembajakan terbukti meningkatkan koordinasi kru serta mengurangi potensi kepanikan saat insiden terjadi.	Menunjukkan peran penting crew training dalam ISPS Code	Belum membahas aspek teknologi pendukung seperti SSAS
5.	Rahman (2021)	Penerapan ISPS Code pada Kapal Tanker di Indonesia	Pendekatan deskriptif analisis dengan	Penerapan ISPS Code, khususnya melalui kombinasi	Penelitian langsung pada kapal Tanker di Indonesia	Fokus hanya pada kapal Tanker tertentu

		dalam Menghadapi Ancaman Pembajakan	observasi di kapal <i>Tanker</i>	SSP, SSO, dan SSAS, efektif dalam menurunkan risiko pembajakan di perairan rawan.		sehingga cakupan relatif terbatas
--	--	--	-------------------------------------	--	--	--

C. KERANGKA PEMIKIRAN



Bagan 2. 1 Kerangka Pemikiran

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code dalam pencegahan pembajakan di kapal MT CHEM STAR, dapat disimpulkan bahwa secara normatif kapal telah memiliki kerangka sistem keamanan yang mengacu pada ketentuan ISPS Code, baik melalui keberadaan Ship Security Plan (SSP), penunjukan Ship Security Officer (SSO), maupun kepemilikan sertifikat keamanan kapal. Hal ini menunjukkan bahwa secara administratif, kapal telah memenuhi persyaratan dasar keamanan kapal internasional sebagaimana diatur oleh International Maritime Organization dan regulasi nasional Indonesia.

Namun demikian, implementasi ISPS Code di atas kapal MT CHEM STAR belum sepenuhnya berjalan secara optimal pada tataran operasional. Penelitian menemukan adanya keterbatasan sarana dan prasarana pendukung keamanan, khususnya peralatan drill keamanan dan fasilitas pendukung pengawasan, yang berdampak pada rendahnya efektivitas sistem pencegahan pembajakan. Kondisi ini sejalan dengan temuan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang menyatakan bahwa kesenjangan antara standar regulasi dan kondisi riil di kapal masih menjadi tantangan utama penerapan ISPS Code di Indonesia.

Selain keterbatasan fasilitas, ketidakkonsistenan pelaksanaan latihan keamanan (security drill) juga menjadi faktor krusial yang memengaruhi kesiapsiagaan awak kapal. Drill yang tidak dilaksanakan sesuai jadwal serta tidak mencakup seluruh skenario ancaman pembajakan menyebabkan pemahaman awak kapal terhadap prosedur keamanan tidak merata. Padahal, ISPS Code secara tegas menekankan bahwa latihan keamanan yang rutin dan terstruktur merupakan instrumen utama dalam membangun respons cepat dan koordinasi efektif awak kapal saat menghadapi ancaman nyata International

Maritime.

Hasil penelitian ini juga menunjukkan bahwa tingkat kesiapan awak kapal sangat dipengaruhi oleh kualitas pelatihan dan internalisasi prosedur keamanan. Awak kapal yang jarang dilibatkan dalam latihan cenderung hanya memahami prosedur secara teoritis, tanpa memiliki keterampilan praktis yang memadai. Kondisi ini berpotensi meningkatkan risiko kegagalan respons apabila terjadi upaya pembajakan, khususnya di perairan rawan seperti Selat Malaka dan Asia Tenggara yang menurut laporan ReCAAP masih menunjukkan tren ancaman kejahatan maritime.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa penerapan ISPS Code di kapal MT CHEM STAR telah berjalan secara formal, namun masih memerlukan penguatan pada aspek operasional, terutama terkait pemenuhan sarana prasarana keamanan dan konsistensi pelaksanaan security drill. Peningkatan efektivitas penerapan ISPS Code menjadi kunci utama dalam meminimalkan risiko pembajakan, melindungi keselamatan awak kapal, serta menjaga keamanan muatan dan lingkungan laut.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pemilik dan pengelola kapal MT CHEM STAR disarankan untuk melakukan evaluasi berkala terhadap ketersediaan dan kelayakan sarana serta prasarana pendukung keamanan kapal. Pengadaan dan pemeliharaan peralatan keamanan harus disesuaikan dengan standar ISPS Code agar seluruh prosedur keamanan dapat dilaksanakan secara optimal dan berkelanjutan.

2. Bagi Awak Kapal dan Ship Security Officer (SSO)

Pelaksanaan security drill perlu dilakukan secara konsisten, terjadwal, dan mencakup berbagai skenario ancaman pembajakan. SSO diharapkan berperan lebih aktif dalam memastikan seluruh awak kapal memahami dan mampu menjalankan prosedur keamanan secara praktis, bukan hanya

administratif, guna meningkatkan kesiapsiagaan kolektif awak kapal.

3. Bagi Regulator dan Otoritas Maritim

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan otoritas pelabuhan disarankan untuk memperkuat fungsi pengawasan dan audit keamanan kapal, tidak hanya berfokus pada kelengkapan dokumen, tetapi juga pada efektivitas implementasi di lapangan. Pendekatan pembinaan dan supervisi berkelanjutan perlu ditingkatkan agar kesenjangan antara regulasi dan praktik dapat diminimalkan.

4. Bagi Penelitian Selanjutnya

Penelitian lanjutan disarankan untuk mengkaji penerapan ISPS Code pada jenis kapal lain atau membandingkan beberapa kapal tanker dengan karakteristik operasional berbeda. Selain itu, kajian yang mengintegrasikan aspek teknologi keamanan dan faktor human error diharapkan dapat memperkaya pengembangan strategi pencegahan pembajakan di sektor pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2022). *Pedoman pelaksanaan drill keamanan kapal niaga*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- BIMCO. (2021a). *Fatigue and its impact on shipboard safety*. BIMCO.
- BIMCO. (2021b). *Guidelines on maritime security drills and crew preparedness*. BIMCO.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2020). *Pedoman penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code pada kapal dan pelabuhan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2021). *Petunjuk teknis penerapan ISPS Code dan ship security plan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2022). *Petunjuk teknis pengawasan keamanan kapal niaga*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2023). *Pedoman teknis pelaksanaan ISPS Code pada kapal niaga*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Hidayat, R., & Utami, L. (2023). Evaluasi latihan keamanan sebagai instrumen pembelajaran organisasi di kapal niaga. *Jurnal Keselamatan dan Keamanan Maritim*, 7(2), 98–112.
- International Maritime Organization. (2020a). *International ship and port facility security (ISPS) code: Consolidated edition*. IMO Publishing.
- International Maritime Organization. (2020b). *Guidance on maritime security and the ISPS Code*. IMO Publishing.
- International Maritime Organization. (2021). *Guidance on maritime security drills and exercises*. IMO Publishing.

International Maritime Organization. (2022). *Maritime security manual for ship operators*. IMO Publishing.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2021 tentang manajemen keamanan kapal*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Standar kompetensi dan pelatihan awak kapal dalam bidang keamanan pelayaran*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Manajemen keamanan kapal dan implementasi ship security plan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2021). *Laporan investigasi keselamatan pelayaran*. KNKT.

Lestari, D., & Nugroho, A. (2021). Pendekatan berbasis risiko dalam latihan keamanan kapal niaga. *Jurnal Transportasi Laut Indonesia*, 9(2), 95–108.

Lestari, P., & Nugroho, A. (2021). Risk-based security drill pada kapal tanker. *Jurnal Transportasi Laut Indonesia*, 13(2), 88–99.

Nugroho, S. (2021). Peran manajemen perusahaan dalam efektivitas sistem keamanan kapal. *Jurnal Manajemen Transportasi Laut*, 15(1), 33–45.

Prabowo, H., Santoso, B., & Lestari, P. (2024). Budaya keamanan dan partisipasi awak kapal dalam sistem ISPS. *Jurnal Manajemen Transportasi*, 18(1), 39–52.

Prasetyo, D. (2023). Peran ship security officer dalam konsistensi implementasi ship security plan. *Jurnal Nautika Indonesia*, 15(1), 22–34.

Putra, A. R., & Siregar, M. A. (2021). Evaluasi efektivitas security drill terhadap kesiapsiagaan awak kapal niaga. *Jurnal Transportasi Laut Indonesia*, 23(2), 87–98.

Putra, I. M., & Handayani, S. (2023). Progressive drill dan pengambilan keputusan awak kapal. *Jurnal Keselamatan Maritim*, 7(2), 101–112.

- Putra, R., & Handayani, S. (2023). Efektivitas latihan bertingkat terhadap kesiapsiagaan keamanan awak kapal. *Jurnal Keselamatan Pelayaran*, 7(1), 41–53.
- Putri, A. R. (2022). Pendekatan mentoring dalam peningkatan kompetensi awak kapal. *Jurnal Pendidikan dan Pelatihan Pelayaran*, 10(3), 156–168.
- Rahmawati, L. (2022). Partisipasi awak kapal dalam latihan keamanan dan pengaruhnya terhadap kepatuhan prosedur ISPS Code. *Jurnal Manajemen Transportasi Laut*, 8(3), 133–145.
- Rahmawati, N. (2022). Partisipasi awak kapal dalam latihan keamanan dan kesiapsiagaan. *Jurnal Ilmu Pelayaran*, 10(1), 45–56.
- Santoso, B., & Wibowo, H. (2022). Implementasi ship security plan dalam meningkatkan sistem keamanan kapal tanker. *Jurnal Ilmu Pelayaran dan Kepelabuhanan*, 14(1), 45–56.
- Saragih, D., & Pratama, Y. (2023). Peran ship security officer dalam pelaksanaan latihan keamanan kapal. *Jurnal Keselamatan Transportasi*, 6(2), 101–112.
- Sari, D., & Pratama, Y. (2021). Pelatihan partisipatif dalam meningkatkan kesiapsiagaan keamanan maritim. *Jurnal Ilmu Pelayaran Indonesia*, 9(2), 67–81.
- Setiawan, R., & Lestari, P. (2020). Analisis kesiapsiagaan awak kapal terhadap ancaman keamanan maritim. *Jurnal Keamanan Maritim Indonesia*, 5(1), 33–44.
- Susilo, A. (2022a). *Adaptive training dalam keamanan maritim*. Deepublish.
- Susilo, A. (2022b). Adaptive training dalam keamanan maritim modern. *Jurnal Keamanan Transportasi*, 6(3), 130–142.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2021). *Maritime security: Risk management and best practices*. UNCTAD.
- Wibowo, T., & Kurniawan, A. (2021). Manajemen latihan keselamatan dan keamanan pada kapal dengan aktivitas operasional tinggi. *Jurnal Teknologi Maritim Indonesia*, 8(2), 77–89.

Wibowo, T., & Kurniawan, R. (2021). Efektivitas latihan keamanan berbasis rotasi awak kapal. *Jurnal Keselamatan Pelayaran*, 5(2), 67–78.

World Maritime University. (2022). *Human factors and maritime security preparedness*. WMU Press.

Yuliana, N., & Hidayat, T. (2024). Pendekatan pelatihan partisipatif dalam meningkatkan efektivitas drill keamanan kapal. *Jurnal Pendidikan dan Pelatihan Maritim*, 8(1), 59–71.

Zhang, Y., & Thai, V. V. (2020). The impact of security training on seafarers' preparedness. *Maritime Policy & Management*, 47(6), 782–797.

LAMPIRAN

Lampiran. 1 Pengajuan Sinopsis

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN JAKARTA	
---	---	---

PENGAJUAN SINOPSIS SKRIPSI

NAMA	: HAIKHAL AFRIZAN GERHANA
NRP	: 364210920
KELAS	: NAUTIKA 8 BRAVO
JURUSAN	: NAUTIKA
SEMESTER	: VIII

Mengajukan Sinopsis Skripsi sebagai berikut:

A. JUDUL :

**PENERAPAN ISPS CODE DALAM PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI KAPAL
MT CHEM STAR**

B. LATAR BELAKANG MASALAH :

Pelayaran internasional merupakan salah satu sektor vital dalam perdagangan global karena sebagian besar distribusi barang dilakukan melalui laut. Namun demikian, keamanan kapal masih menghadapi berbagai ancaman serius, salah satunya adalah tindak pembajakan (piracy). Pembajakan tidak hanya merugikan secara ekonomi, tetapi juga membahayakan keselamatan jiwa awak kapal, merusak citra perusahaan, serta mengganggu stabilitas jalur perdagangan laut internasional.

Sebagai upaya internasional untuk meningkatkan keamanan maritim, International Maritime Organization (IMO) memberlakukan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code sejak 1 Juli 2004. ISPS Code berfungsi sebagai kerangka kerja standar global yang mengatur kewajiban kapal dan fasilitas pelabuhan dalam mencegah serta menghadapi ancaman keamanan, termasuk terorisme, sabotase, perompakan, maupun pembajakan. Penerapan ISPS Code mengharuskan kapal untuk memiliki Ship Security Plan (SSP), menunjuk Ship Security Officer (SSO), serta melaksanakan prosedur keamanan seperti kontrol akses, pengawasan area terbatas, patroli rutin, hingga latihan keamanan (security drill).

Kapal tanker kimia seperti MT Chem Star memiliki tingkat risiko tinggi terhadap ancaman pembajakan karena membawa muatan berbahaya (B3) yang bernilai tinggi dan

berpotensi menimbulkan dampak besar jika jatuh ke tangan pihak yang tidak bertanggung jawab. Oleh sebab itu, penerapan ISPS Code di kapal jenis ini menjadi sangat penting guna memastikan keamanan kapal, muatan, dan awak kapal. Meskipun secara umum penerapan ISPS Code telah diwajibkan, pada praktiknya masih terdapat tantangan seperti keterbatasan pemahaman awak kapal terhadap prosedur keamanan, minimnya peralatan pendukung, serta belum optimalnya koordinasi dengan otoritas keamanan maritim di pelabuhan maupun perairan rawan pembajakan. Hal ini dapat menurunkan efektivitas penerapan ISPS Code di lapangan.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi penerapan ISPS Code dalam pencegahan pembajakan di kapal MT Chem Star, sekaligus mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambatnya. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran nyata mengenai efektivitas implementasi ISPS Code serta menghasilkan rekomendasi yang bermanfaat dalam meningkatkan standar keamanan kapal.

C. IDENTIFIKASI MASALAH :

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka akan dituliskan identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Ancaman pembajakan masih menjadi risiko nyata terhadap keselamatan kapal, muatan, dan awak kapal dalam pelayaran internasional.
2. Penerapan ISPS Code di atas kapal tidak optimal karena perbedaan tingkat pemahaman awak kapal terhadap prosedur keamanan.
3. Keterbatasan sarana dan prasarana pendukung keamanan di kapal.
4. Latihan keamanan (*security drill*) yang dilakukan di kapal tidak konsisten dan tidak meningkatkan kesiapsiagaan awak kapal.

D. BATASAN MASALAH :

Dilihat dari identifikasi masalah yang begitu rinci, maka dalam hal ini penulis menjelaskan secara terperinci:

1. Penerapan ISPS Code di atas kapal tidak optimal karena perbedaan tingkat pemahaman awak kapal terhadap prosedur keamanan.
2. Latihan keamanan (*security drill*) yang dilakukan di kapal tidak konsisten dan tidak meningkatkan kesiapsiagaan awak kapal.

E. RUMUSAN MASALAH :

Masalah yang menjadi dasar penelitian yang dibahas pada penulisan skripsi ini ialah penerapan *ISPS Code* dalam pencegahan pembajakan di kapal MT Chem Star, sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat pemahaman awak kapal terhadap prosedur keamanan *ISPS Code* dan pengaruhnya terhadap optimalitas penerapan di kapal MT Chem Star?
2. Sejauh mana latihan keamanan (*security drill*) yang dilakukan di kapal MT Chem Star konsisten dan efektif dalam meningkatkan kesiapsiagaan awak kapal?

F. PENJELASAN PENELITIAN

PENDEKATAN MASALAH PENELITIAN :

1. Kualitatif
2. Metode Pengumpulan Data :
 - a. Observasi
 - b. Dokumentasi
 - c. Studi Pustaka

Menyetujui

Jakarta, 21 April 2025
Mahasiswa

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping


Capt. SUHARTINI, M.M.Tr
NIP. 198003072005022


DENNY FITRIAL
S.Si.MT
NIP.
198007272009121001


HAIKHAL AFRIZAN
GERHANA
NRP. 364210920

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Dr. Mellinasari N.H., S.SiT., M.MTr.
Penata Tk. I (Ibid)
NIP. 19810503 200212 2 001

Lampiran 2 Lembar Bimbingan

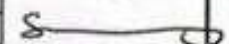


KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIPLOMA IV
JAKARTA



PEMBIMBING UTAMA : Capt. SUHARTIH, M.M.Tr

MATERI PEMBIMBING : PERATURAN KPR CODE DALAM PENCEGAHAN PEMBAYARAN DI LARIL MIT CREAM STAR

NO.	TANGGAL	URAIAN MATERI /	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	11/06/2025	Pengantar Singkat	
2	13/06/2025	Ace Synopsis	
3	23/10/2025	Pengantar Bab I	
4	01/12/2025	Pengantar Bab II	
5	01/12/2025	Pengantar Bab III	
6	11/12/2025	Pengantar Bab IV, Ace	
7	15/12/2025	Pengantar Bab V, Pensi	
8	15/01/2026	Ace Pengantar Bab V	
9			
10			

Catatan :



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIPLOMA IV
JAKARTA



PEMBIMBING PENDAMPING :

DENNY FITRIAL, S.G.MT

MATERI PEMBIMBING

POKOKAN TIK CASE DALAM PENGELOMAN PEMBAKSIAN DI WAPL MT CENDI BAR

NO.	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	11/06/2025	Konsultasi terkait topik penelitian	
2	19/09/2025	Menyusun sinopsis	
3	18/11/2025	Konsultasi bab 1	
4	02/12/2025	Konsultasi bab 1 - 3 - Perbaiki bagian latar belakang Lampir bab 4	
5	24/12/2025	- Perbaiki analisis data - Rangka alternatif pemecahan masalah misal 2 opsi untuk tiap di luar masalah	
6	14/01/2026	Konsultasi bab 4 Rumus faktor penyebab masalah no. 2 Lampir dgn alternatif pemecahan masalah	
7	15/01/2026	2 ops Konsultasi bab 4	
8	19/01/2026	Konsultasi bab 5 Skripsi dapat diinput	
9			
10			

Catatan :

Lampiran 3 Turnitin





		
9	kemlu.go.idInternet Source	<1%
10	repository.upi.eduInternet Source	<1%
	Submitted to Universitas Muhammadiyah Buton Student Paper	<1%
12	digilibadmin.unismuh.ac.idInternet Source	<1%
13	docplayer.infoInternet Source	<1%
14	Submitted to LSPR Communication & Business Institute Student Paper	<1%
15	www.scribd.comInternet Source	<1%
16	Yunita Yulia Benamen, Hamid Dokolamo. "The Socio-Economic Life of Coastal Fishing Communities in Kalar-Kalar Village, South Aru Subdistrict, Aru Islands Regency", JENDELA PENGETAHUAN, 2024 Publication	<1%
17	id.123dok.comInternet Source	<1%
18	es.scribd.comInternet Source	<1%

Lampiran 4 Ship's particular

SHIP'S PARTICULAR					
GENERAL					
Ship's Name	CHEM STAR	Call Sign	V4YE4	Flag:	ST KITTS & NEVIS
Official No.	SKN 1004330	IMO No.	9156541	Registry:	BASSETTERRE
Tel-FB250	-	VSAT	0086 021 36813896	MMSI No.	341790000
INM-C	456603245	E-Mail	chemstar@msatmail.com		
Kind of Vessel	OIL / CHEMICAL II & III TANKER				
Navigation	OCEAN GOING				
CONTACT					
Owner	CHEM STAR PTE.LTD.				
	76 Playfair Road # 03-02 Singapore (367996)				
Operator	KRONOS SHIPPING CO.LTD				
	ROOM 108, BLOCK B, QINGDAO INTERNATIONAL ANIMATION AND GAME INDUSTRIAL PARK 67				
	YINCHUANXI LU, SHINAN QU, QINGDAO, SHANDONG, 266073, CHINA				
	TEL: +86 17663912519 E-MAIL: MARINE@KRONOSSHIPS.COM				
Charterer	POLAR STAR SHIPPING CO.LTD				
	Phone No.: +86 13918804208				
	E-Mail: zbzwydyx@163.com				
VESSEL'S INFORMATION					
Classification	LLOYD REGISTER (LR)			Complements	25 Persons
Character	100A1 Double Hull Oil and Chemical Tanker, Ship Type 2			and Ship Type 3, ESP,L1 LMC UMS	
Built in	FUKUOKA SHIPBUILDING CO., LTD.			S/No.	GH-1000
Keel Laid	13/Mar/1997	Launching	28/May/1997	Delivery	11/Sep/1997
Last Dry-dock	24/Oct/2023	Place	LONGYAN,CHINA		
PRINCIPLE DEMENSIONS					
L.O.A.	117.27 Mtr	L.P.P.	110.10 Mtr	Breadth	20.00 Mtr
Depth	11.200 Mtr	Height	34.65 Mtr		
TONNAGE					
Gross Tonnage	6,356.00 Ton	Net T.	3,549.00 Ton	Panama NT	5,396.00 Ton
Suez GRT	6,801.71 Ton	Suez NT	5,927.74 Ton	Suez ID	10834
Panama NT	6,356.00 Ton	Panama IC	5,396.00 Ton		
FREEBOARD & DEADWEIGHT					
Load Line	MARK	Freeboard	Draft	Deadweight	Displacement
SUMMER	[S]	2.470 Mtr	8.760 Mtr	11,564.19 Ton	14,850.31 Ton
TROPICAL	[T]	2.280 Mtr	8.940 Mtr	11,896.89 Ton	15,209.54 Ton
FRESH WATER	[F]	2.278 Mtr	8.948 Mtr	14,850.17 Ton	11,564.05 Ton
TROPICAL F.W.	[TF]	2.096 Mtr	9.130 Mtr	15,202.49 Ton	11,916.37 Ton
WINTER	[W]	2.650 Mtr	8.580 Mtr	11,180.31 Ton	14,492.96 Ton
WINTER(WNA)	[WNA]	5.243 Mtr	10.794 Mtr	33,598.00 Ton	40,852.00 Ton
LIGHT SHIP	-	8.940 Mtr	2.260 Mtr		3,286.12 Ton
FULL BALLAST	-	6.960 Mtr	4.240 Mtr	3,925.00 Ton	6,595.00 Ton
Fresh Water Allowance		188.00 mm		Propeller Immersion	3.50 Mtr
TPC		19.66 TON			
ENGINE					
Main Engine	MAKITA MAN B&W6L35MC	OUTPUT	MCO	3883KW(5,280PS) x 210 min-1	
Service Speed	13.50 kts		(CSO(85% MCO)	3,300.6KW(4,488PS) x 178.5 min-1	
F.O. Consumption					
Main Engine	14.50 Ton	G/E	1.10 Ton	G/E (In port)	2.30 Ton
CAPACITY OF TANK ALL CARGO TANKS SUS 316L (Designed S.G 1.025)					
Cargo	12555.078 m ³ (100%)	Ballast	3316.800 m ³ (100%)	Fresh Water	388.160 m ³ (100%)
Fuel	631.480 m ³ (100%)	Diesel	77.530 m ³ (100%)	T/C Water	369.850 m ³ (100%)
PUMP SPECIFICATION					
Cargo Pump	SD150	300 m ³ x 120 M x 8 Set	3,5,7,10 P/S		
Cargo Pump	SD125	200 m ³ x 120 M x 12 Set	1,2,4,6,8,9 P/S		
Portable Em'cy Cgo Pump	TK80	70 m ³ x 70 M x 1 Set			
TK Clean' Pump	STPG150	150 m ³ x 120 M x 2 Set			
Ballast Pump	CP300	300 m ³ x 25 M x 1 Set			

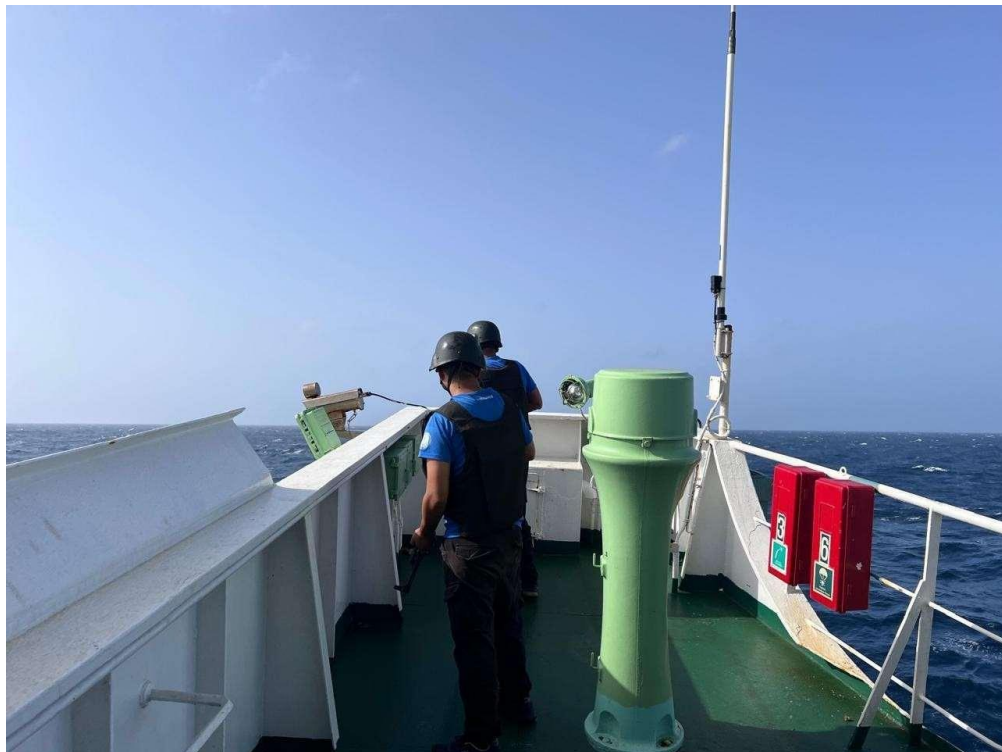
Lampiran 5 Crew List

CREW LIST									
1. Name of ship		2. Port of Arrival		3. Date of Arrival		4. Nationality of ship		5. Last Port of Call	
CHEM STAR		JNPT, INDIA		9-Oct-24		INDONESIAN		CHINESE	
ST KITS & NEVIS		QINZHOU, CHINA		SINGAPORE		16. PERSON		7. PERSON	
6. Rank	7. Name	8. Nationality	9. Date and place of birth	10. Nature and No. of Identity Documents	11. Date of issue	12. Date of issue	13. Date of issue	14. Date of issue	15. Date of issue
1. Captain	Doody, Alvin Edman Smith	Indonesian	30-Jul-69	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
2. Chief Officer	Huang, Qingrong	Chinese	24-Jun-92	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
3. Second Officer	Nur Idris Rudianto	Indonesian	17-May-88	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
4. Third Officer	Randy Djumadeno	Indonesian	27-Jun-97	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
5. Chief Engineer	Wang, Lamin	Chinese	5-Oct-82	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
6. Chief Engineer	Zhang, Yuanfeng	Chinese	24-Nov-83	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
7. Chief Engineer	Li, Jiangang	Chinese	12-Jul-84	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
8. Chief Engineer	Scenut, Tanna	Indonesian	26-Sep-90	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
9. Chief Engineer	Kiki, Budiman	Indonesian	28-Mar-76	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
10. Chief Engineer	Yi, Janyang	Chinese	12-Feb-91	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
11. Chief Engineer	Ali, M	Indonesian	7-Aug-74	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
12. Chief Engineer	Harman, Jaber	Indonesian	8-Nov-80	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
13. Chief Engineer	Muhammad, Ropik	Indonesian	13-Jun-88	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
14. Chief Engineer	Duan, Yigle	Chinese	3-Feb-96	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
15. Chief Engineer	Andi, Agustin	Indonesian	5-Jun-89	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
16. Chief Engineer	Harun, Masduki	Indonesian	9-May-83	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
17. Chief Engineer	Muhammad, R. J. Swan	Indonesian	21-Mar-91	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
18. Chief Engineer	Randy, Tarm	Indonesian	18-Nov-84	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
19. Chief Engineer	Li, Zhao	Chinese	19-Mar-91	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
20. Chief Engineer	Wayan, Sumarta	Indonesian	24-Feb-84	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
21. Chief Engineer	Pick, Ochi Octavianus	Indonesian	7-Oct-84	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
22. Chief Engineer	Haidi, Alham Cerhan	Indonesian	2-Apr-03	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
23. Chief Engineer	Rangga, Syah Romadoni	Indonesian	11-Nov-03	Passport	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24	19-Mar-24
Date and signature by master, authorized agent or officer									
									
MASTER									

Lampiran 6 SSO

	Ming De Maritime Training Centre	Cert No: MMTC-SO210011
Training Certificate		
We are pleased to award this certificate to		
Mr. Niu Peng		
ID No. 41078219860228473X Date of Birth: 28 Feb 1986		
has attended and successfully completed the course of		
Ship Safety Officer		
in accordance with the provisions of the International Safety Management (ISM) Code and with Chapter IX – Management for the Safe Operation of Ships, and Chapter XI-1 Special Measures to Enhance Maritime Safety of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended, relevant parts of Sections A-II/2.A-III/2 and III/3 of the STCW Code as amended, and pursuant to the Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers of MCA, UK, including IMO Model Course 3.11 (Marine Accident and Incident Investigation), conducted from 20 Jan 2021 to 22 Jan 2021 (20.0 Hours).		
 Capt. Liu Xudong / Training Manager		Date: 23-Mar-2021
Contact training@mmtc.org.cn for the verification of the authenticity of this certificate.		

Lampiran 7 Dokumentasi





Lampiran Dialog Wawancara

WAWANCARA I

Narasumber : Ship Security Officer (SSO)

Peneliti : Bagaimana sistem pengamanan kapal MT CHEM STAR dalam upaya pencegahan pembajakan?

SSO : Sistem pengamanan kapal secara prosedural sudah mengikuti ISPS Code. Awak kapal sudah mengetahui tugas masing-masing dan prosedur dasar keamanan telah disosialisasikan.

Peneliti : Dalam pelaksanaan di lapangan, apa yang menurut Bapak masih perlu diperhatikan atau ditingkatkan?

SSO : Yang perlu diperhatikan adalah sarana pendukung keamanan fisik. Beberapa alat pengamanan yang seharusnya dapat digunakan untuk mencegah pembajakan belum tersedia di kapal.

Peneliti : Alat pengamanan fisik yang dimaksud seperti apa, Pak?

SSO : Alat-alat seperti slippery foam, razor wire, anti-boarding net, dan water cannon. Pada saat saya bertugas, alat-alat tersebut tidak tersedia secara khusus sebagai perlengkapan keamanan kapal.

Peneliti : Berarti alat-alat tersebut memang tidak ada di kapal?

SSO : Iya, tidak tersedia. Upaya pengamanan lebih banyak mengandalkan prosedur, pengawasan manual, dan kesiapan awak kapal, bukan pada dukungan alat pengamanan fisik tersebut.

WAWANCARA II

Narasumber : Chief Officer (CO)

Peneliti : Menurut Bapak, apa faktor yang paling memengaruhi efektivitas pencegahan pembajakan di kapal?

Chief Officer : Faktor utama adalah keseimbangan antara prosedur, kesiapan awak kapal, dan sarana pendukung keamanan. Jika salah satunya tidak ada, maka sistem keamanan menjadi kurang optimal.

Peneliti : Bagaimana kondisi sarana pendukung keamanan fisik di MT CHEM STAR?

Chief Officer : Untuk sarana seperti slippery foam, razor wire, dan anti-boarding net, kapal ini memang tidak dilengkapi dengan peralatan tersebut. Sedangkan water cannon tidak tersedia sebagai alat khusus untuk pengamanan pembajakan.

Peneliti : Apa dampak dari tidak tersedianya alat-alat tersebut?

Chief Officer : Tanpa alat penghalang fisik, pencegahan pembajakan hanya mengandalkan kewaspadaan kru dan prosedur. Jika terjadi ancaman nyata, respon kapal menjadi lebih terbatas.

Peneliti : Apakah kondisi ini berpengaruh pada kesiapsiagaan awak kapal?

Chief Officer : Iya, karena awak kapal tidak pernah berlatih menggunakan alat-alat tersebut. Jadi jika suatu saat diperlukan, kapal tidak memiliki opsi pengamanan tambahan selain tindakan manual.

WAWANCARA III

Narasumber : Able Seaman (AB)

Peneliti : Sebagai awak kapal, apakah Anda mengetahui adanya alat khusus untuk mencegah pembajakan di kapal ini?

AB : Setahu saya, tidak ada alat khusus seperti itu di kapal. Kami hanya mengandalkan jaga, patroli, dan pengawasan di area kapal.

Peneliti : Apakah Anda pernah mendengar atau mengetahui tentang slippery foam, razor wire, net, atau water cannon?

AB : Saya pernah mendengar dari teori atau cerita kapal lain, tetapi di MT CHEM STAR alat-alat tersebut tidak tersedia.

Peneliti : Bagaimana menurut Anda kondisi keamanan kapal tanpa alat-alat tersebut?

AB : Menurut saya kurang maksimal. Kalau ada alat penghalang, pasti lebih membantu kru dalam mencegah orang naik ke kapal.