



**UPAYA PENINGKATAN KEAMANAN PADA  
MT. PNS SERENA MEMASUKI DAERAH *HIGH RISK*  
*AREA FOR PIRACY* DI PERAIRAN NIGERIA**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**RIZKY FIRMANSYAH**  
**NIT. 55181116535 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2023**



**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2023**

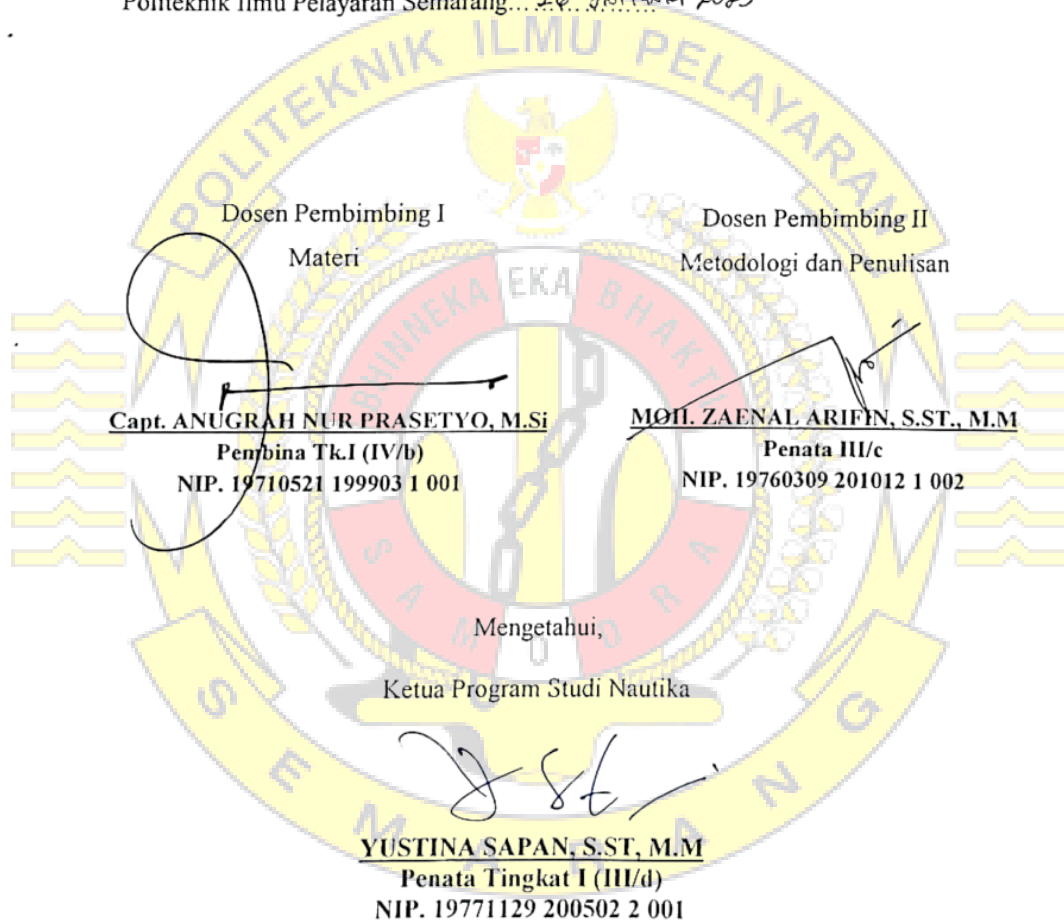
**HALAMAN PERSETUJUAN**

**UPAYÁ PENINGKATAN KEAMANAN PADA  
MT. PNS SERENA MEMASUKI DAERAH *HIGH RISK AREA FOR*  
*PIRACY* DI PERAIRAN NIGERIA**

*Disusun oleh:*

**RIZKY FIRMANSYAH**  
NIT. 551811116535 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang... 26 JANUARI 2023



## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Upaya Peningkatan Keamanan Pada MT. PNS Serena Memasuki Daerah *High Risk Area For Piracy* di Perairan Nigeria" karya,

Nama : Rizky Firmansyah  
NIT : 551811116535 N  
Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 06 Februari 2023

Semarang, 06 Februari 2023

### PENGUJI

- Penguji I : Capt. DIAN WAHDIANA, M.M  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19700711 199803 1 003
- Penguji II : Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19721228 199803 1 001
- Penguji III : JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M  
Penata (III/c)  
NIP. 19800118 200812 2 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : RIZKY FIRMANSYAH

NIT : 551811116535 N

Program Studi : NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Upaya Peningkatan Keamanan Pada MT. PNS Serena Memasuki Daerah *High Risk Area For Piracy* di perairan Nigeria”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi 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, 26 JANUARY 2025

Yang membuat pernyataan,

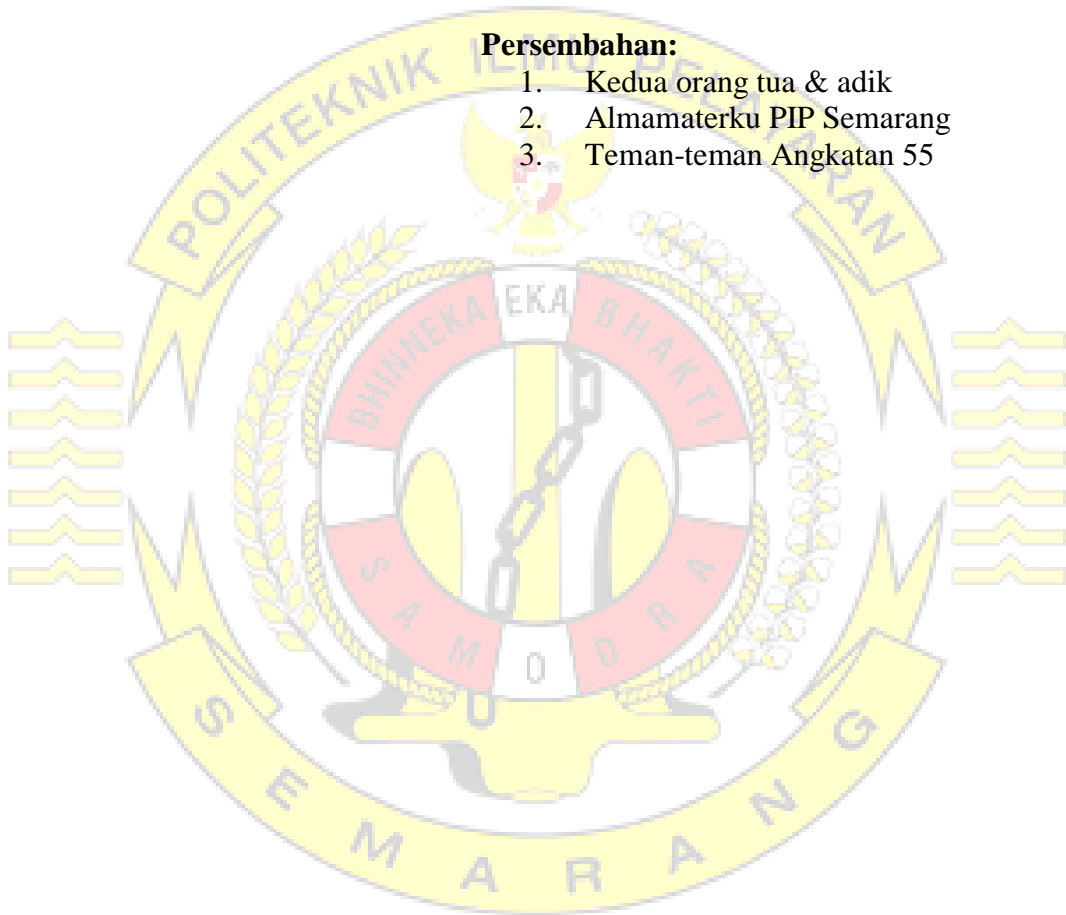
  
RIZKY FIRMANSYAH  
NIT. 551811116535 N

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Hanya tidak mudah bukan tidak mungkin.
2. Tak perlu khawatir akan bagaimana alur cerita pada bab ini, Jalani saja, Perankan saja, Tuhan ialah sebaik – baiknya, sutradara.
3. Tuhan tidak membawamu sejauh ini hanya untuk gagal
4. dimasa yang akan datang, kamu akan mengerti bahwa perjuangan, doa yang selalu kamu langitkan dan lelahmu selama ini, akan mengantarkanmu pada titik yang sangat kamu syukuri.

### Persembahan:

1. Kedua orang tua & adik
2. Almamaterku PIP Semarang
3. Teman-teman Angkatan 55



## PRAKATA

Alhamdulillah, puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang berkat limpahan rahmat serta hidayahNya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Upaya Peningkatan Keamanan Pada MT. PNS Serena Memasuki Daerah *High Risk Area For Piracy* di Perairan Nigeria”. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Agung Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju yang benar.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) pada program pendidikan Diploma IV Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha penyusunan penelitian ini, peneliti menyadari bahwa tanpa adanya bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang memberikan bantuan dan masukan kepada peneliti, Oleh karena itu peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak dan Ibu tercinta serta keluarga yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa serta dukungan yang telah di berikan.
2. Capt. Dian Wahdiana, M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M. Si dan Bpk. Moh. Zaenal Arifin, S.ST, M.M yang telah membimbing peneliti menyusun skripsi ini.
4. Ibu Yustina Sapan, S.ST, M.M selaku kepala program studi jurusan Nautika PIP Semarang.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Adekku Muhammad Ridho Prabowo yang selalu memberikan semangat serta dukungan penuh.
7. Teman-Temanku mess kedu 55 Plus, teman-teman angkatan 55 dan juga kelas N8A yang selalu memberikan doa, semangat, serta dukungan dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Partner saya Sesa Belina Mutiara Saraswati, A.Md Farm yang selalu memberikan semangat, perhatian, serta doanya dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Kepada seluruh crew kapal MT. PNS Serena 2020-2021 yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penyusunan skripsi ini

10. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga Penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, *26 JANUARY 2023*

Penulis,

  
**RIZKY FIRMANSYAH**  
NIT. 551811116535 N





## ABSTRAKSI

**Firmansyah, Rizky** 551811116535 N, 2023. “*Upaya Peningkatan Keamanan Pada MT. PNS Serena Memasuki Daerah High Risk Area For Piracy Di Perairan Nigeria*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M. Si, M.Mar, Pembimbing II: Moh. Zaenal Arifin, S.Si. T, M.M

Keamanan merupakan salah satu faktor penting dalam kegiatan pelayaran terutama terhadap perekonomian di suatu negara dan aktivitas pembajakan kapal (*piracy*) menjadi fokus utama dalam studi keamanan maritim global yang merupakan suatu ancaman yang dapat menghambat dalam mewujudkan visi suatu negara sebagai poros maritim dunia.

Penelitian ini memiliki rumusan masalah yaitu: 1) Dampak apa yang ditimbulkan dari kurangnya peningkatan keamanan pada MT. PNS Serena memasuki daerah *High Risk Area*. 2) Faktor apa yang menyebabkan kurangnya keamanan pada MT. PNS Serena. 3) Upaya apa saja yang dilakukam guna meningkatkan keamanan pada MT. PNS Serena. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif. Sumber data diambil dari data primer dan sekunder. Pengumpulan data lewat dokumentasi, observasi dan wawancara. Untuk memeriksa keabsahan data peneliti menggunakan teknik triangulasi.

Hasil penelitian ini menemukan beberapa faktor yang mengakibatkan kurangnya keamanan pada MT. PNS Serena memasuki daerah *High Risk Area*. Faktor kurangnya pelatihan dan pengetahuan awak kapal dalam peningkatan keamanan. Faktor kurangnya ketelitian Awak kapal dalam SOP keamanan kapal. Faktor kurang maksimal dalam pemasangan alat keamanan di dek dan tidak lengkapnya ketersediaan suku cadang peralatan keamanan diatas kapal. Peneliti menyimpulkan bahwa dari kurangnya peningkatan keamanan dapat menimbulkan resiko atau dampak terhadap awak kapal maupun perusahaan atau pemilik kapal, pengetahuan awak kapal terhadap peningkatan keamanan dan prosedur keamanan, serta pemasangan dan kelengkapan suku cadang peralatan keamanan sangat berpengaruh terhadap kurangnya keamanan di kapal memasuki daerah *High Risk Area* (HRA). *Ship Security Officer* (SSO) memegang peranan penting serta bertanggung jawab terhadap pemahaman awak kapal dan upaya dalam peningkatan maupun pemeliharaan keamanan kapal sesuai dengan panduan maupun publikasi.

**Kata kunci:** *peningkatan, High Risk Area, pembajakan, keamanan.*

## ABSTRACTION

**Firmansyah , Rizky** 551811116535 N, 2023. “*Efforts to Improve Security at MT. PNS Serena Enters High Risk Area For Piracy In Nigerian Waters*”. Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Maritime Polytechnic, Advisor I: Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si, M.Mar, Supervisor II: Moh. Zaenal Arifin, S.Si. T, MM

Security is an important factor in shipping activities, especially to the economy in a country and piracy *activities* are the main focus in global maritime security studies which is a threat that can hinder realizing the vision of a country as the world's maritime axis.

This research own formula problem namely : 1) What impact is there from the lack of increased security on MT. PNS Serena enters the *High Risk Area* . 2) What factors cause the lack of security on MT. Civil servant Serena. 3) What efforts have been made to improve security on MT. PNS Serena. Study This is done using qualitative methods . Source of data taken from primary and secondary data. Data collection through documentation, observation and interview . To check the validity of the data researchers used triangulation techniques.

The results of this study found several factors that resulted in a lack of security in MT. PNS Serena enters the *High Risk Area*. The factor is the lack of crew training and knowledge in increasing security. The factor of lack of accuracy of the ship's crew in the ship's security SOP. Factors less than the maximum in the installation of security equipment on the deck and the incomplete availability of spare parts for security equipment on board. The researcher concludes that the lack of increased security can pose a risk or impact on the crew and the company or ship owner, the crew's knowledge of increased security and security procedures, as well as the installation and completeness of spare parts for security equipment greatly influences the lack of security on ships entering the *High Risk area Areas* (HRA). *The Ship Security Officer (SSO)* plays an important role and is responsible for understanding the ship's crew and efforts to improve and maintain it security boat in accordance with guides and publications.

**Keywords:** *increase , High Risk Area , piracy , security.*

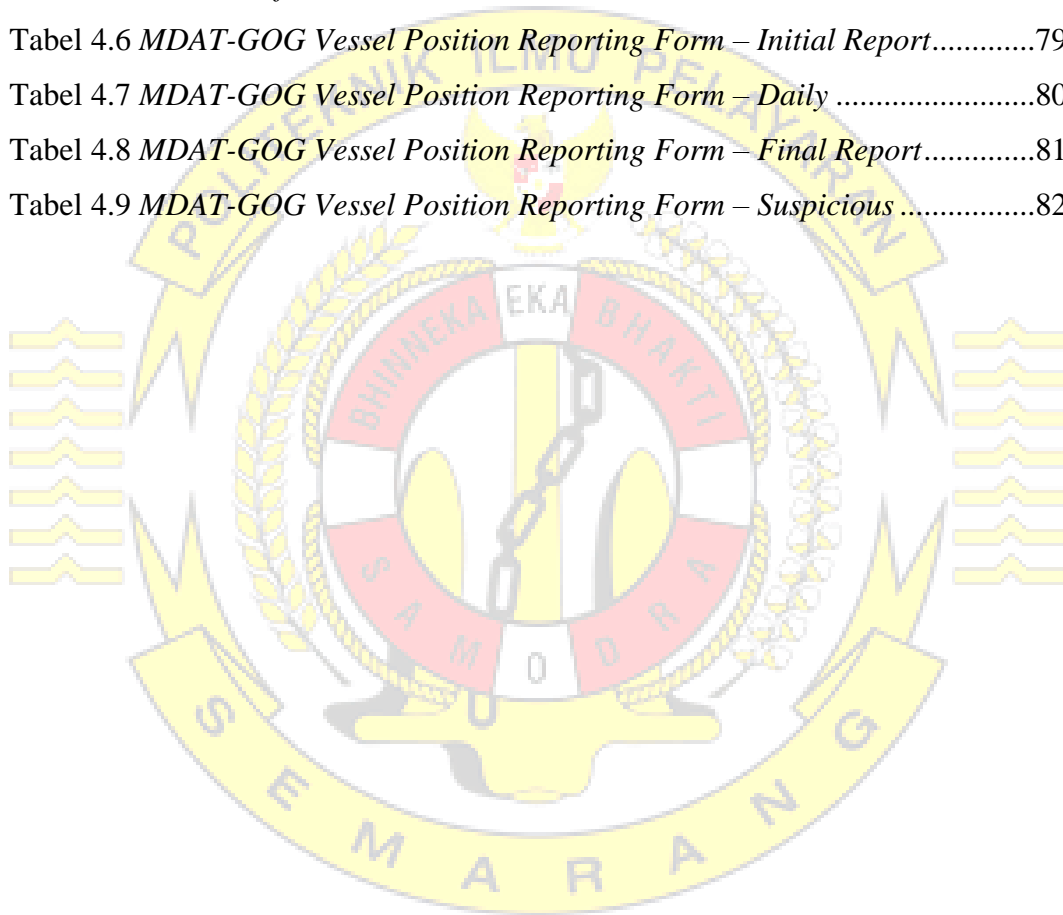
## DAFTAR ISI

<b>Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>v</b>
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....</b>	<b>vi</b>
<b>PRAKATA .....</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRAKSI.....</b>	<b>ix</b>
<b>ABSTRACTION .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xv</b>
<b>PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
B. Fokus Penelitian .....	7
C. Rumusan Masalah.....	8
D. Tujuan Penelitian.....	8
E. Manfaat Hasil Penelitian .....	9
<b>BAB III.....</b>	<b>29</b>
<b>METODE PENELITIAN.....</b>	<b>29</b>
A. Metode Penelitian .....	29
B. Tempat Penelitian .....	30
C. Sampel Sumber Data Penelitian .....	30
1. Data Primer.....	31
2. Data Sekunder .....	31
D. Teknik Pengumpulan Data .....	32
1. Studi Pustaka .....	32

2. Teknik Wawancara .....	33
3. Teknik Pengamatan (Observasi).....	34
4. Teknik Dokumentasi .....	34
E. Instrumen Penelitian .....	35
1. Wawancara .....	36
2. Observasi .....	37
5. Dokumentasi.....	38
F. Teknik Analisa Data Kualitatif.....	38
1. Reduksi Data .....	39
2. Penyajian data.....	40
3. Menarik Kesimpulan .....	40
G. Pengujian Keabsahan Data .....	41
BAB IV .....	42
HASIL PENELITIAN.....	42
A. Gambaran Konteks Penelitian .....	42
B. Deskripsi Data .....	47
C. Temuan.....	55
BAB V.....	86
SIMPULAN DAN SARAN .....	86
A. Simpulan.....	86
B. Keterbatasan Penelitian .....	87
C. Saran .....	88
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>145</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jurnal Penelitian terdahulu.....	6
Tabel 4.1 Penelitian terdahulu.....	43
Tabel 4.2 Penelitian terdahulu.....	45
Tabel 4.3 <i>Ship Particular</i> MT. PNS Serena/YDFM2 .....	49
Tabel 4.4 <i>Crewlist</i> MT. MT. PNS Serena/YDFM2 .....	53
Tabel 4.5 <i>Schedule of double watch</i> .....	77
Tabel 4.6 <i>MDAT-GOG Vessel Position Reporting Form – Initial Report</i> .....	79
Tabel 4.7 <i>MDAT-GOG Vessel Position Reporting Form – Daily</i> .....	80
Tabel 4.8 <i>MDAT-GOG Vessel Position Reporting Form – Final Report</i> .....	81
Tabel 4.9 <i>MDAT-GOG Vessel Position Reporting Form – Suspicious</i> .....	82



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian .....	28
Gambar 4.1 MT. PNS Serena/YDFM2 .....	51
Gambar 4.2 Pintu <i>Maindeck Portside</i> .....	65
Gambar 4.3 <i>Hatch Cover Steering Gear</i> .....	65
Gambar 4.4 <i>Anti piracy jet gun buritan</i> sebelah kiri .....	67
Gambar 4.5 <i>Razor wire</i> .....	67
Gambar 4.6 <i>Razor wire</i> yang terpasang digeladak .....	70
Gambar 4.7 <i>Anti piracy solution jet gun</i> yang terpasang digeladak .....	71
Gambar 4.8 <i>Drill citadel</i> dilaksanakan di <i>emergency steering gear room</i> .....	74
Gambar 4.9 wilayah JWC ( <i>Joint war committee</i> ) .....	76

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i> .....	92
Lampiran 2	<i>Crew List</i> .....	94
Lampiran 3	<i>Anti Piracy Drill</i> .....	95
Lampiran 4	<i>Vessel Hardening Plan</i> .....	106
Lampiran 5	<i>Citadel Drill</i> .....	120
Lampiran 6	<i>Requisition Form</i> .....	126
Lampiran 7	<i>Emergency Contact</i> .....	128
Lampiran 8	Hasil Wawancara 1 .....	130
Lampiran 9	Hasil Wawancara 2 .....	131
Lampiran 10	Hasil Wawancara 3 .....	134
Lampiran 11	Hasil Wawancara 4 .....	136
Lampiran 12	Hasil Wawancara 5 .....	137
Lampiran 13	Hasil Wawancara 6 .....	138
Lampiran 14	Hasil Wawancara 7 .....	139
Lampiran 15	<i>Walkie Talkie Inventory</i> .....	141
Lampiran 16	Lembar Pengajuan Judul .....	143
Lampiran 17	Hasil Turnitin.....	144

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Keamanan maritim tidak hanya diartikan sebatas kebebasan, perdamaian, atau perlindungan keberlangsungan nilai-nilai vital di lautan atau dunia pelayaran yang dimiliki suatu negara terhadap bahaya atau ancaman. Keamanan maritim harus dipahami sebagai tatanan lautan yang aman dan damai dari bahaya atau ancaman untuk digunakan dan dimanfaatkan bagi kemakmuran dan kesejahteraan suatu negara, keamanan maritim dipahami mencakup pemeliharaan keutuhan wilayah atau kedaulatan, serta pemeliharaan perdamaian dan ketertiban, untuk menjamin keselamatan dan perlindungan kapal bersama penumpang kapal, *crew* kapal, dan barang maupun muatan, serta perlindungan harta benda dan lingkungan lautan.

Aktivitas pembajakan kapal (*piracy*) menjadi fokus utama dalam studi keamanan maritim global. Salah satu ancaman yang dapat menghambat dalam mewujudkan visi suatu negara sebagai poros maritim dunia adalah masalah perompakan dan pembajakan kapal (*piracy*) diberapa wilayah perairan laut Indonesia maupun internasional, diantaranya tepatnya pada tanggal 16 Maret 2011, kapal milik PT. Samudera Indonesia, MV. Sinar Kudus, dibajak tengah melintas di timur laut pulau Socotra sekitar 350 mil laut tenggara Oman dimana saat perjalanan menuju Rotterdam, Belanda yang memuat 8.900 ton *Fero-nikel*, Capt. Slamet Jauhari pada saat itu Nahkoda kapal yang mengepalai 20 *crew* kapal, 20-50 bajak laut dari Somalia yang menyergap



MV. Sinar Kudus. Pembajakan MV. Maersk Alabama kapal *container* milik Maersk Line dengan panjang 155 meter yang di Nakhodai oleh Capt. Richard Philips pada 08 April 2009 yang berlayar dari Alalah, Oman ke Mombasa, Kenya dengan 21 *crew* kapal termasuk Capt. Richard Philips yang diserang bajak laut bersenjata Somalia pada 240 mil laut tenggara Eyl, Somalia dan telah diselamatkan oleh Angkatan Laut AS (Navy SEAL) pada 12 April 2009, serta banyak peristiwa atau kejadian di perairan Indonesia maupun *international* sehubungan dengan keamanan dan juga pembajakan kapal (*piracy*).

Keamanan merupakan salah satu faktor penting dalam kegiatan pelayaran terutama terhadap perekonomian di negara tersebut. Untuk mengakomodasi kepentingan transportasi laut, peranan sebuah perusahaan pelayaran sangat penting bagi transportasi laut, untuk itu perusahaan pelayaran memerlukan *crew* kapal yang profesional dan dapat menjalankan tugasnya dalam membawa kapal dengan aman sampai tujuan agar dapat menunjang kelancaran pendistribusian barang atau muatan. Khususnya sektor keamanan merupakan salah satu faktor yang menghambat lancarnya pengoperasian kapal sehingga mengakibatkan kerugian dalam segi materi serta mengakibatkan timbulnya korban jiwa. Selain itu ancaman keamanan kapal juga dapat diartikan sebagai setiap usaha dan kegiatan yang dilakukan oleh personal maupun kelompok yang terstruktur dan masif sebagai tindakan yang melanggar aturan dan tidak sesuai kode etik yang dapat membahayakan *crew* kapal, muatan kapal, kapal itu sendiri bahkan alat-alat keselamatan di atas

kapal yang dilakukan dengan sengaja, contohnya: ancaman pembajakan (*piracy*), ancaman pencurian, ancaman penyelundupan. Keadaan tersebut dapat dikurangi atau dapat dihindari apabila *crew* memiliki pengetahuan serta melakukan sesuai SOP (*Standard Operating Procedure*) sehingga meningkat dan maksimalnya sistem keamanan kapal.

Berdasarkan pengalaman peneliti yang melaksanakan praktek laut di kapal MT. PNS Serena pada 30 Desember 2020 sampai 18 November 2021, pada saat kapal MT. PNS Serena memasuki daerah *High Risk Area for piracy* di perairan Nigeria khususnya memasuki wilayah JWC (*Joint War Committee*) pada tanggal 26 April 2021 sampai 23 Mei 2021 tepatnya selama 28 hari dari memasuki hingga keluar dari wilayah JWC, peneliti menemukan beberapa kendala dimana pada saat kapal akan memasuki kawasan dengan kurang maksimalnya keamanan yang berada di kapal, dimana menimbulkan risiko terhadap kapal maupun keselamatan *crew* di atas kapal yaitu adanya kekurangan alat komunikasi dalam pelaksanaan jaga dan menyampaikan informasi terkini. Alat komunikasi yang dimaksudkan yaitu *Handy Talky* (HT) jumlahnya di kapal terbatas, dengan sesuai inventaris kapal berjumlah 14 unit tercatat 5 unit HT dengan kondisi rusak (2 anjungan, 1 Pumpman, 1 deck, dan 1 ECR), dan 9 unit dengan kondisi masih baik, 3 unit untuk kamar mesin dan 6 unit untuk deck, pada tanggal 27 April 2021 16.00-20.00 LT, peneliti menemukan Juru mudi dan OS jaga pada saat itu hanya menggunakan 1 unit HT, karena jumlah yang berada di anjungan hanya 2 unit yang di pakai oleh perwira jaga dan juga Juru mudi/OS pada saat pelaksanaan *double watch*

harus bergantian menggunakan HT saat melakukan komunikasi saat jaga, yang kemudian menggunakan HT khusus *deck* yang lain, tetapi dengan kondisi *low battery* karena *crew* yang lupa melakukan cas setelah menggunakan yang saat di gunakan hanya bertahan 15-20 menit. Tidak semua awak kapal yang berperan melaksanakan dinas jaga serta kurang maksimal pemasangan alat keamanan di *deck* seperti *Anti Piracy Solution Jet Gun* yang hanya terpasang tetapi tidak dijalankan serta ada beberapa alat yang tidak terpasang *hose* yang menghubungkan antara *fire hydrant* dengan *Jet gun* dikarenakan tidak adanya *coupling* serta cadangan yang sesuai sehingga dapat terpasang, serta kondisi *Razor Wire* dengan kondisi yang tidak layak berkarat dan rapuh dikarenakan lamanya disimpan dan tidak adanya perawatan yang merupakan hal yang sangat penting dalam keamanan di *deck* yang bertujuan untuk melindungi dan mencegah *piracy* dapat naik ke kapal. Terdapat kendala kurangnya pengalaman, pengetahuan serta kesadaran dari *crew* kapal dalam SOP (*Standard Operating Procedure*) keamanan kapal dimana peneliti dan juga perwira sering menemukan pintu *main deck* dalam keadaan tidak terkunci setelah *crew* dek melakukan kerja harian dan *crew* mesin pada saat malam melakukan *sounding* bahan bakar dan air tawar tidak menutup pintu dengan baik dan tidak mengunci kembali ketika masuk *maindeck*, juga ditemukan *hatch cover* pada *steering gear* tidak terkunci dengan baik setelah digunakan oleh *crew deck* memasukkan tali tambat ke-dalam *steering gear* tanpa mengunci kembali serta Juru mudi yang melakukan jaga serta perwira jaga kurang teliti pada saat melakukan patroli sehingga menyebabkan keamanan

tidak maksimal, serta tidak adanya ketersediaan peralatan penunjang keamanan untuk kapal serta mualim III yang telah melakukan permintaan terhadap perusahaan akan tetapi pengiriman barang yang tak kunjung datang ke kapal, peranan SSO (*Ship Security Officer/Perwira Keamanan Kapal*) di atas kapal sangat di perlukan dan pada saat itu yang bertanggung jawab adalah *Chief Officer* dengan membuat *risk assessment/penilaian risiko* serta melaksanakan pemeriksaan rutin di kapal untuk memastikan terpeliharanya tindakan keamanan dengan penerapan sesuai dengan SSP (*Ship Security Plan/Rencana Keamanan Kapal*) juga selain itu melakukan koordinasi terhadap *crew* kapal tentang penerapan keamanan di kapal serta mengadakan pelatihan berupa *drill* serta *safety meeting* untuk semua *crew* kapal, serta perwira jaga yang berada di anjungan saat memasuki daerah *High Risk Area* harus lapor via *email* ke MDAT-GoG (*Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea*) sesuai daerah yang dilewati kapal pada saat itu. Sehingga mencegah terjadinya resiko naiknya *piracy* di atas kapal dimana berbahaya terhadap kapal dan seluruh *crew* yang selain itu dapat merugikan terhadap perusahaan serta pihak *charter* sehingga banyak kerugian yang ditimbulkan bahkan dapat menimbulkan korban jiwa, maka dari itu perlu melakukan peningkatan keamanan guna mencegah hal yang tidak diinginkan terjadi, sesuai implementasi *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) Code* yang tercantum dalam buku *Safety Of Life at Sea (SOLAS) 1974 Bab XI-2, BMP West Africa, Global Counter Piracy Guidance for Companies Masters and Seafarers.*

Berdasarkan pengalaman melaksanakan praktek laut, serta menyadari akan pentingnya peningkatan keamanan di atas kapal untuk mencegah resiko *piracy* pada saat kapal berlayar di daerah *High Risk Area* sehingga mewujudkan situasi yang aman terhadap kapal dan juga *crew* di atas kapal.

Maka peneliti tertarik mengambil judul “**Upaya Peningkatan Keamanan Pada MT. PNS Serena Memasuki Daerah *High Risk Area* For Piracy di Perairan Nigeria**”

Tabel 1.1 Jurnal Penelitian Terdahulu

No	Nama/Peneliti	Tahun	Jurnal	Tentang
1	Praditya Iqbal Tawakal	2017	Model Pencegahan Serangan Perompak Saat Melintasi Perairan Somalia di MV. MINA OLDENDORFF	Pencegahan serangan perompakan saat melintasi perairan Somalia
2	Muhammad Arif Ikhsannudin	2017	Analisis Peningkatan Dinas Jaga di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan di Kapal MT. SEI PAKNING	Optimalisasi peran dinas jaga saat berlayar pada daerah rawan
3	Zaldy Satria, Harri Mochamad Mansur	2020	Analisis Strategi Awak Kapal Dalam Menghadapi bahaya perompakan Ketika Melewati Daerah Berbahaya	Menggunakan rencana perjalanan berupa company planning berupa rencana perjalanan yang dimiliki perusahaan guna mengantisipasi terjadinya perompakan
4	Cheivin E Kuada	2019	Upaya-Upaya Menangani Permasalahan Pembajakan di Laut	Pengaturan pembajakan di laut lepas berdasarkan hukum internasional dan

				upaya menangani permasalahan pembajakan dengan melakukan kerjasama internasional maupun regional
5	Pranyoto, kundori	2022	Oprimalisasi penerapan ISPS Code Berdasarkan Tingkat Keamanan Dalam Menunjang Keamanan Kapal Dan Pelabuhan	Penerapan ISPS Code berupa pelaksanaan prosedur pengamanan pada semua tingkat keamanan
6	Naufal Hisyam Purnama Aji	2022	Upaya Pencegahan <i>Piracy Attack</i> saat Melintasi <i>High Risk Area</i> (HRA) di MV. PAN KRISTINE	Pencegahan serangan perompak saat melintasi <i>High Risk Area</i> (HRA)
7	Ary Wibowo Ibnu	2015	Kesiapan Crew Kapal Ketika Memasuki <i>High Risk Area</i> Guna Menghindari <i>Piracy</i> and <i>Armed Robbery</i> di MV. Maersk Avon.	Meningkatkan pemahaman <i>crew</i> kapal tentang prosedur kesiapan ketika melintasi perairan <i>High Risk Area</i> .
8	Anggoro Mukti Cosy	2020	Optimalisasi Penerapan ISPS Code Di MV. Oriental Silver Dalam Upaya Pencegahan Pembajakan Di Perairan Wangi-Wangi	Optimalisasi agar penerapan ISPS Code dalam upaya pencegahan pembajakan

## B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini dimaksudkan untuk membatasi studi kualitatif sekaligus membatasi penelitian guna memilih mana data yang relevan dan mana yang tidak relevan (Moloeng, 2010). Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka judul penelitian ini adalah “Upaya Peningkatan

Keamanan Pada MT. PNS Serena Memasuki Daerah *High Risk Area For Piracy* di Perairan Nigeria”. Fokus penelitian dalam penulisan ini sebagai berikut :

1. bagaimana mengurangi dampak dari kurangnya peningkatan keamanan pada MT. PNS Serena memasuki daerah *High Risk Area*?
2. faktor penyebab kurangnya keamanan pada MT. PNS Serena?
3. bagaimana upaya yang dilakukan guna meningkatkan keamanan pada MT. PNS Serena

### C. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan di atas dan pengalaman pada saat peneliti berada di atas kapal melaksanakan praktek laut, maka rumusan masalah dalam penulisan skripsi ini sebagai berikut:

1. dampak apa yang ditimbulkan dari kurangnya peningkatan keamanan pada MT. PNS Serena memasuki daerah *High Risk Area*?
2. faktor apa yang menyebabkan kurangnya keamanan pada MT. PNS Serena?
3. upaya apa saja yang dilakukan guna meningkatkan keamanan pada MT. PNS Serena?

### D. Tujuan Penelitian

Tujuan diadakan penelitian skripsi yang mengangkat masalah tentang peningkatan keamanan pada MT. PNS Serena memasuki daerah *High Risk Area* adalah:

1. mengetahui bagaimana dampak yang ditimbulkan dari kurangnya peningkatan keamanan pada MT. PNS Serena.
2. mengetahui Faktor yang menyebabkan kurangnya keamanan pada MT. PNS Serena.
3. mengetahui Upaya apa saja yang dilakukan guna meningkatkan keamanan pada MT. PNS Serena.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Manfaat dari penyusunan penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat serta dapat dijadikan acuan bagi pihak-pihak yang membutuhkan sebagai bahan atau sumber informasi mengenai peningkatan keamanan ketika memasuki daerah *High Risk Area*.

Manfaat hasil penelitian dalam penulisan ini:

1. Kegunaan Secara Teoritis

Menambah pengetahuan bagi peneliti serta bagaimana upaya peningkatan keamanan memasuki daerah *High Risk Area*.

2. Kegunaan Secara Akademis

- a. Sebagai gambaran dan pengetahuan bagi seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang untuk dapat memahami mengenai peningkatan keamanan memasuki daerah *High Risk Area* sesuai SOP (*Standard Operating Procedure*).

- b. Menambah pengetahuan bagi pembaca khususnya pelaut, bagaimana peningkatan keamanan memasuki daerah *High Risk Area* dengan sesuai prosedur agar kapal dapat berlayar dengan aman.



## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

Dalam menyusun penulisan skripsi tentang “Upaya Peningkatan Keamanan Pada MT. PNS Serena Memasuki Daerah *High Risk Area For Piracy* di Perairan Nigeria” peneliti membuat kajian teori dalam laporan penelitian dimaksudkan untuk mengungkapkan kerangka acuan komperhensif mengenai konsep, prinsip, atau teori yang digunakan sebagai landasan dalam memecahkan masalah yang dihadapi atau mengembangkan produk yang diharapkan dari sumber-sumber yang relevan dan mempunyai kualifikasi di bidang terkait.

#### **A. Deskripsi Teori**

##### **1. Upaya**

Pengertian upaya menurut Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional (2008:1787) “upaya adalah usaha, akal atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dan sebagainya”. Dengan istilah lain berarti usaha, akal, ataupun ikhtiar dalam memecahkan sebuah masalah untuk mencapai atau mencari sebuah solusi.

Menurut Haryanto, (2013) upaya adalah “bagian yang di lakukan seseorang atau merupakan sebuah bagian dari peran atau tugas utama yang harus terlaksana”. Upaya merupakan bagian dari sebuah kedudukan yang harus dilakukan oleh seseorang.

##### **2. Peningkatan**

Menurut Adi.S, (2016) Peningkatan berasal dari kata tingkat, yang berarti lapis atau lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk

susunan. Peningkatan adalah usaha untuk membuat sesuatu menjadi lebih baik dari pada sebelumnya. Suatu usaha untuk tercapainya suatu peningkatan biasanya diperlukan perencanaan dan eksekusi yang baik. Perencanaan dan eksekusi ini harus saling berhubungan dan tidak menyimpang dari tujuan yang telah ditentukan.

### 3. **Keamanan**

pengertian keamanan secara umum adalah keadaan atau kondisi bebas dari gangguan fisik maupun psikis terlindunginya keselamatan jiwa dan terjaminnya harta benda dari segala macam ancaman gangguan dan bahaya” (Awaloedin Djamin, 2004), Hal ini dijelaskan lagi menurut (Sadjijono 2005), bahwa aman bersangkut paut dengan psikologis dan kondisi atau keadaan yang terbebas dari bahaya, gangguan, rasa takut maupun risiko.

Keamanan adalah hal utama yang berkaitan nasib sekumpulan manusia, juga berkaitan dengan keyakinan bebas dari ancaman, permasalahan dasarnya adalah kelangsungan hidup, tetapi hal ini juga mencakup banyak hal atau urusan tentang sebuah kondisi kelangsungan hidup. Keamanan dipengaruhi oleh faktor terdiri dari lima sektor utama yaitu: militer, politik, social, ekonomi dan lingkungan (Buzan, 2010:82)

### 4. **High Risk Area**

Merupakan area yang berada dalam daerah VRA (*Voluntary Reporting Area*) mengidentifikasi peta keamanan maritim yang ditunjuk UKMTO (*United Kingdom Marine Trade Operations*) dengan tujuan

utama menyediakan saluran informasi antara militer yang (termasuk/pasukan keamanan) dan perdagangan maritim internasional yang lebih luas dimana area yang dianggap berisiko tinggi untuk aktivitas pembajakan dan oleh karena itu, dalam area ini tindakan perlindungan diri kemungkinan besar akan diperlukan saat merencanakan rute melalui *High Risk Area*/Area berisiko tinggi, penting untuk mempertimbangkan informasi terbaru mengenai lokasi di mana bajak laut/*piracy* beroperasi. Kapal juga penting untuk bersiap mengubah arah dalam waktu singkat untuk menghindari aktivitas bajak laut ketika informasi diberikan oleh peringatan navigasi dan/atau pasukan Angkatan Laut/Militer. Cuaca juga dapat menjadi penghalang bagi bajak laut dan dapat dianggap sebagai faktor tambahan saat merencanakan rute melalui *High Risk Area*. dimana saat melintasi harus memperhatikan dan melaporkan kepada :

a. *JWC (Joint War Committee)*

Komite Perang (JWC) terdiri dari perwakilan penjaminan emisi dari Lloyd's dan International Underwriting Association mewakili kepentingan mereka yang menulis bisnis perang lambung laut di pasar London. Batas geografis semua area yang terdaftar di JWC dapat di temukan di situs web mereka: [www.lmalloyds.com/lma/jointwar](http://www.lmalloyds.com/lma/jointwar). Tercantum area dengan risiko yang dirasakan meningkat di wilayah tersebut dimana kapal yang memasuki daerah itu perlu memberitahu mereka.

Pada bulan Juni 2013, JWC memperluas wilayah yang terdaftar di Teluk Guinea yang sebelumnya terdiri dari perairan Nigeria dan Beninese untuk mencakup perairan Togol di utara 3°LU. JWC baru-baru ini meninjau area yang terdaftar, terakhir pada perubahan ke-28 Maret 2012 dan telah menyetujui perubahan sesuai dengan “*Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas*” yang terdapat pada website resmi [www.lmalloyds.com](http://www.lmalloyds.com) and [www.iua.co.uk](http://www.iua.co.uk)., dibandingkan dengan tahun sebelumnya bukti empiris tentang risiko yang meningkat sangat penting ketika mendaftarkan suatu area karena keputusan JWC kemungkinan akan sangat diteliti (terutama oleh negara bagian yang terkena dampak). Selain itu, pencatatan suatu daerah dapat memiliki implikasi serius bagi industri perkapalan dan dengan demikian keputusan seperti itu tidak dianggap enteng.

b. MDAT-GoG (*Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea*)

Peranan utama dari MDAT-GoG adalah berperan dalam mempertahankan kesadaran situasional maritim yang koheren di wilayah Maritim Afrika tengah dan barat, dengan kemampuan untuk menginformasikan dan mendukung industri. Ini berkontribusi pada keselamatan dan keamanan Mariner di domain maritim regional. Informasi yang diberikan oleh kapal akan diperlakukan sebagai rahasia komersial.

Detail BENIN dapat ditemukan di *Shom Chart* 8801CSD atau UKHO *Chart* Q6114, 30 Juni 2016, untuk memungkinkan mereka melaporkan kapal mereka saat transit di Area VRA yang direvisi, juga dijelaskan pada kedua bagan keamanan dengan MDAT-GoG.

Untuk mengurangi waktu respons untuk memperingatkan berbagai otoritas lokal dan juga kapal-kapal yang transit di sekitarnya, MDAT-GOG mendorong Nakhoda, CSO, dan perusahaan untuk menghubungi kami 24/7/365 segera setelah mereka harus melaporkan insiden melalui *email* atau telepon.

## 5. Piracy

Pada dasarnya *piracy* termasuk dalam kategori kejahatan internasional yang bersifat universal sehingga berdasarkan Pasal 100 UNCLOS (*The United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982 menyebutkan semua negara mempunyai kewajiban untuk kerjasama dalam penanganan *piracy* ini. Seperti diketahui kegiatan bajak laut dikawasan tersebut dipengaruhi banyak faktor yang bersumber terutama dari motif ekonomi karena letaknya yang sangat strategis sebagai lalu lintas perdagangan internasional. Penilaian ancaman harus mencakup ancaman pembajakan dan bersenjata perampokan sehingga outputnya akan menginformasikan penilaian risiko. Ancaman terbentuk dari niat, peluang, dan kemampuan. Maksud dan kemampuan tidak dapat dikurangi oleh

master atau CSO. Jadi mitigasi terhadap peluang untuk menyerang adalah fokus dari ini panduan, penilaian risiko, dan SPM berikutnya.

Dalam konteks pembajakan/*piracy* dan perampokan bersenjata, kemampuan berarti bahwa penyerang memiliki sarana fisik untuk melakukan serangan, niat adalah ditunjukkan oleh serangan yang berkelanjutan, peluang adalah apa yang dikurangi oleh perusahaan, kapal dan *crew* melalui penerapan langkah-langkah dijelaskan dalam panduan “*Global Counter Piracy Guidance for Companies Masters and Seafarers*”. Yang berisi informasi, panduan, serta tambahan tentang karakteristik ancaman.

#### **6. Risk Assessment/Penilaian Risiko**

Bagian integral dari perencanaan pelayaran dalam sistem manajemen keselamatan. Semua pelayaran membutuhkan kemajuan menyeluruh perencanaan dan penilaian risiko menggunakan semua informasi yang tersedia. Risiko yang dievaluasi harus mencakup kemungkinan bahaya bagi *crew* atau kapal dari pembajakan/*piracy* dan perampok bersenjata. Penilaian risiko harus mencerminkan karakteristik yang berlaku dari pelayaran tertentu, kapal dan operasi dan tidak hanya menjadi pengulangan saran misalnya. Berkaitan dengan wilayah geografis yang berbeda dan pembajakan/*piracy* yang berbeda.

Pertimbangan *risk assessment*/penilaian risiko bagi perseroan seperti penilaian keamanan kapal yang dijelaskan dalam ISPS Code, penilaian risiko untuk risiko pembajakan/*piracy* dan perampokan

bersenjata harus termasuk, namun mungkin tidak terbatas pada, hal-hal berikut:

- a. ancaman dan area potensial dari peningkatan risiko adalah pembajakan/*piracy* atau perampok bersenjata, tentang apa yang mereka lakukan dalam melakukan aksi pembajakan.
- b. faktor latar belakang yang membentuk situasi kemungkinan visibilitas, keadaan laut, pola lalu lintas misalnya kapal komersial lainnya, pola hidup lokal termasuk nelayan dan, lokal lainnya kejahatan maritim.
- c. kerja sama dengan militer atau layanan keamanan lainnya di mana misi semacam itu ada.
- d. karakteristik, kerentanan, kemampuan kapal untuk menahan ancaman.
- e. prosedur kapal dan perusahaan latihan, daftar pengawas/jaga, rantai komando, proses pengambilan keputusan.

*Risk assessment*/penilaian risiko harus mempertimbangkan undang-undang apa pun persyaratan, khususnya bendera dan/atau Negara pantai. Output utama dari setiap proses penilaian risiko harus mengidentifikasi apakah langkah-langkah mitigasi tambahan diperlukan untuk mencegah serangan.

#### **7. SSP (*Ship Security Plan*/Rancangan Keamanan Kapal)**

*Ship security plan* atau rancangan keamanan kapal menurut buku ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) 2006 adalah suatu panduan dimana keamanan kapal harus tetap di jaga, karena bila tidak sangat membahayakan nyawa orang-orang yg ada di atas kapal,

muatan unit pengangkut muatan, *store* atau kapal dari resiko suatu insiden, oleh karena itu dimana setiap *crew* kapal yg berdinasi baik siang maupun malam hari harus tetap konsisten dengan tanggung jawab yang telah diberikan kepadanya. Suatu rancangan kapal juga dapat meliputi beberapa tindakan yaitu:

- a. tindakan yang dirancang untuk mencegah senjata, barang berbahaya dan alat-alat yang di maksudkan untuk digunakan terhadap orang-orang, kapal atau pelabuhan yang tidak diperbolehkan berada di atas kapal.
- b. identifikasi area yang terbatas dan tindakan untuk pencegahan akses bagi yang tidak berkepentingan masuk ke area tersebut.
- c. prosedur untuk merespon ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan, mencakup ketentuan untuk menjaga dan atau menjalankan kegiatan kritis dari kapal atau titik temu kapal/pelabuhan.
- d. identifikasi petugas keamanan perusahaan termasuk nomor yang bisa dihubungi dalam 24 jam.
- e. Identifikasi mengenai penempatan dimana titik-titik pengaktifan sistem siaga keamanan kapal disediakan.
- f. prosedur instruksi dan petunjuk pelaksanaan pada penggunaan sistem siaga keamanan kapal, termasuk pengujian, pengaktifan, tindakan menonaktifkan dan memasang kembali dan untuk membatasi kesalahan sistem siaga. Fasilitas Keamanan Pelabuhan (*Port Facility Security Plan*) adalah dimana pelabuhan tersebut bertanggung jawab



melindungi fasilitas pelabuhan, kapal bila sedang sandar maupun berlabuh jangkar di wilayah daerah pelabuhan, *crew* kapal, *cargo* (muatan yang dibawa oleh kapal), transportasi untuk mengangkat muatan dari kapal sampai ke tempat tujuan yg telah ditentukan dan perlengkapan persediaan bahan-bahan makanan yang akan dimuat di atas kapal jangan sampai rusak dan bahkan terkontaminasi oleh bahan-bahan yang lain karena membahayakan keselamatan seluruh *crew* kapal.

Dalam pelaksanaannya di atas kapal terdapat beberapa perwira yang ditunjuk untuk pelaksanaan *Ship Security Plan* itu sendiri, diantaranya adalah:

- a. SSO (*Ship Security Officer*/Petugas Keamanan Kapal) yaitu perwira keamanan kapal yang bertanggung jawab untuk keamanan kapal termasuk penerapan aturan di atas kapal dan sebagai penghubung dengan perwira keamanan pelabuhan, mencakup implementasi dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk koordinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan para petugas fasilitas pelabuhan.
- b. CSO (*Company Security Officer*/Petugas keamanan Perusahaan) adalah seseorang yang telah ditentukan oleh perusahaan diberikan hak sebagai pemimpin dalam bidang hal keamanan dan bertanggung jawab dalam hal laporan laporan dan memastikan bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan dengan baik dan diterima dari

(*Ship Security Officer*) kapal dan jabatan ini dipegang oleh Nakhoda kapal.

- c. Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*) adalah orang yang bertanggung jawab di pelabuhan tidak hanya dalam hal keamanan tetapi juga bagaimana pelabuhan tersebut dapat dipercaya oleh perusahaan tidak ada masalah yang di dapat oleh *crew* kapal pada saat kapal berada di pelabuhan tersebut. Dan bertanggung jawab dalam pengembangan, implementasi revisi dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk koordinasi berkomunikasi dengan para petugas keamanan kapal dan para petugas keamanan perusahaan.
- d. Superintendent (*Ship Owner, Surveyor*) yaitu seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk melakukan pemeriksaan terhadap kondisi kapal dan awak kapal dalam menjalankan tugas mereka di atas kapal.

#### **8. ISPS Code ( *international ship and port facilities security code* )**

Merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, *crew* dan kapal. Sejarah terbentuknya ISPS Code diawali oleh Intersessional Working Group on Maritime Security of the MSC (September 2002), Maritime Safety Committee (7 MSC ) 76 (2-6 Desember 2002) dan disusul oleh Diplomatic Conference of Contracting Government on Maritime Security (9-13 Desember 2002). Diplomatic Conference menyetujui amandemen SOLAS 74 yakni Chapter V tentang Safety of Navigation dan Chapter XI

tentang Maritime Security maka terciptalah ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*).

Dalam kaitannya dengan keamanan dan kewaspadaan di atas kapal, dalam buku ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) 2006 terdapat beberapa aturan keamanan diantaranya:

a. *Security level I* (Tingkat keamanan I)

Dimana sistem keamanan pertama ini dapat di katakan keamanannya normal-normal saja dimana setiap orang yang hendak berkunjung ke atas kapal hanya menunjukkan kartu identitasnya saja, tetapi harus sama dengan data kepribadiannya, dengan langkah:

- 1) pengecekan identitas dari semua orang yang berusaha untuk naik ke kapal dan mengkonfirmasi tujuan mereka dengan cara pengecekan, contoh menggabungkan instruksi, karcis penumpang, boarding pass, surat perintah kerja dan lain lain.
- 2) dalam berhubungan dengan fasilitas pelabuhan kapal harus memastikan bahwa area aman yang ditunjuk telah ditetapkan, dimana pengawasan dan pengeledahan orang, bagasi (termasuk benda benda yang dibawa atau ditenteng), barang barang pribadi kendaraan dan isinya dapat dilakukan.
- 3) dalam berhubungan dengan fasilitas pelabuhan, kapal harus memastikan bahwa kendaraan yang akan dimuat dalam *car carrier*, ro-ro, dan kapal penumpang lain, harus menjadi objek pemeriksaan

sebelum dimuat sesuai dengan frekuensi yang dipersyaratkan dalam SSP.

- 4) memisahkan antara orang-orang yang telah diperiksa dan Barang-barang pribadi bawaanya dengan orang-orang yang tidak diperiksa dan barang-barang pribadi bawaanya.
- 5) memisahkan penumpang yang naik dan penumpang yang turun.
- 6) mengidentifikasi titik-titik akses yang harus diamankan atau dijaga untuk mencegah penggunaan akses tanpa ijin.
- 7) mengamankan, dengan mengunci atau cara lain, akses ke tempat yang tidak dijaga yang dekat dengan tempat-tempat yang boleh dimasuki oleh penumpang dan pengunjung.
- 8) mengadakan *briefing* keamanan kepada seluruh awak kapal tentang kemungkinan adanya ancaman keamanan, prosedur untuk melaporkan orang, benda, kegiatan yang mencurigakan serta perlunya kewaspadaan.

Pada tingkat keamanan I, semua orang yg berusaha naik kapal, bisa diperiksa melalui pengeledahan. Frekuensi kegiatan pengeledahan ini, termasuk pengeledahan acak, harus ditentukan secara spesifik dalam SSP yang disetujui dan secara khusus mendapat persetujuan dari administrasi. Pengeledahan tersebut paling baik dilakukan oleh fasilitas pelabuhan bekerjasama secara tertutup dengan pihak kapal dan dalam kesekatan tertutup kepadanya, kecuali ada alasan keamanannya yang kuat untuk melakukan, awak kapal tidak

diperbolehkan untuk mengeledah koleganya sendiri atau barang-barang pribadinya bawanya. Kegiatan pengeledahan wajib dilakukan dengan cara-cara yang mengingat hak asasi manusia, peorangan dan menjaga martabat mereka.

b. *Security level II* (Tingkat Keamanan II)

Pada sistem keamanan yang kedua ini, lebih diperketat penjagaannya dalam hal dinas jaga terutama pada saat kapal berlabuh jangkar maupun sandar di pelabuhan. Pada tingkat keamanan II, SSP harus menetapkan pedoman tindakan keamanan yang dilaksanakan untuk melindungi terhadap risiko terjadinya insiden keamanan yang meningkat guna meningkatkan kewaspadaan, yang dapat termasuk:

- 1) menugaskan personel tambahan untuk meronda area geladak selama jam-jam tenang diam untuk menghalangi akses tanpa otoritas.
- 2) membatasi jumlah titik akses ke kapal, mengidentifikasi akses yang harus ditutup dan peralatan yang menandai untuk mengamankannya.
- 3) menghalangi akses dari sisi air ke atas kapal, termasuk misalnya didalam berhubungan fasilitas pelabuhan, ketentuan patroli perahu.
- 4) menetapkan suatu area terbatas pada sisi daratan kapal, di dalam kerjasama dengan fasilitas pelabuhan.
- 5) meningkatkan frekuensi dari rincian detil-detil pengeledahan orang, barang pribadi, dan kendaraan yang dinaikan atau dimuat ke kapal.

- 6) melakukan pengawalan terhadap pengunjung kapal.
- 7) mengadakan tambahan pengarahan singkat keamanan yang spesifik bagi semua awak kapal tentang ancaman-ancaman yang sudah teridentifikasi, menekankan kembali prosedur untuk pelaporan orang, barang, atau kegiatan yang mencurigakan dan menekankan perlunya peningkatan kewaspadaan.
- 8) Mengadakan pengeledahan penuh atau sebagian di kapal.

c. *Security level III* (Tingkat keamanan III)

Dimana sistem keamanan yang terakhir ini, lebih konkrit dan sangat-sangat berbahaya sekali sistem keamanan yang ketiga ini diberlakukan, seluruh *crew* kapal wajib bertindak lebih konsisten. Biasanya sistem keamanan ini, diberlakukan pada saat kapal sandar di pelabuhan tertentu dan juga harus ada informasi terlebih dahulu baik dari pihak perusahaan (*Company Ship Security*), darat (*Port Security Officer*) dan tidak lupa pula seluruh *crew* kapal baik dari ABK hingga orang-orang mesin. Dan biasanya bila sistem ini dilaksanakan tidak ada *crew* kapal yang diperbolehkan turun ke darat bahkan perlengkapan untuk kapal pun tidak diperbolehkan. Pada tingkat keamanan III, kapal harus mematuhi intruksi ini, yang dikeluarkan oleh pihak-pihak yang sedang menaungi insiden keamanan atau ancamannya. SSP harus menjelaskan secara rinci tindakan-tindakan keamanan yang dapat dilakukan oleh kapal, dalam kerjasama dengan

pihak-pihak yang merespon dan dengan fasilitas pelabuhan, yang mungkin termasuk:

- 1) membatasi akses menjadi hanya satu titik akses yang diawasi.
- 2) hanya memberikan akses hanya kepada pihak-pihak yang sedang menangani insiden keamanan dan ancaman insiden keamanan.
- 3) mengarahkan orang-orang di kapal.
- 4) penundaan kegiatan menaik turunkan penumpang.
- 5) penundaan operasi bongkar muat barang dan pengiriman barang dan lain lain.
- 6) evakuasi kapal.
- 7) memindahkan kapal, dan.
- 8) mempersiapkan pengeledahan penuh atau sebagian terhadap kapal.

Rancangan Keamanan Kapal harus mengidentifikasi area terbatas yang ditetapkan. Tujuan diadakannya area terbatas adalah:

- 1) mencegah penggunaan akses oleh orang yang tidak mempunyai ijin.
- 2) melindungi para penumpang, awak kapal, dan petugas fasilitas pelabuhan atau personil badan-badan lain, yang berwenang yang berada di kapal.
- 3) melindungi area keamanan yang sensitif dalam kapal, dan
- 4) melindungi muatan dan perbekalan kapal dari perusakan.

Area yang terbatas dapat termasuk:

- 1) anjungan, ruang mesin kategori A dan tempat-tempat stasiun control lain.
- 2) ruangan yang berisi sistem dan peralatan *sueveillance* serta peralatan kontrolnya dan peralatan kontrol sistem pencahayaan.
- 3) ventilasi dan sistem air conditioning (AC) dan ruang lain yang serupa.
- 4) ruang-ruang yang berakses ke tangki-tangki portabel, pompa-pompa dan pipa-pipa air minum.
- 5) ruang-ruang yang berisi barang berbahaya atau zat yang membahayakan.
- 6) ruang yang berisi pompa barang muatan dan peralatan kontrolnya.
- 7) ruang muat dan ruangan yang berisi perbekalan kapal.
- 8) ruang awak kapal; dan
- 9) area lain sebagaimana ditentukan oleh petugas keamanan perusahaan (CSO), yang berdasarkan penilaian keamanan kapal (SSA), aksesnya harus dibatasi untuk menjaga keamanan kapal.

Setiap awak kapal dengan tugas-tugas keamanan yang spesifik harus memiliki pengetahuan dan kemampuan untuk melaksanakan tugas-tugas yang diberikan antara lain meliputi:

- 1) pengetahuan dan pola ancaman keamanan pada saat ini.
- 2) pengenalan dan pendeteksian persenjataan, zat-zat yang membahayakan dan alat-alat bahaya.
- 3) pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung melibatkan keamanan.



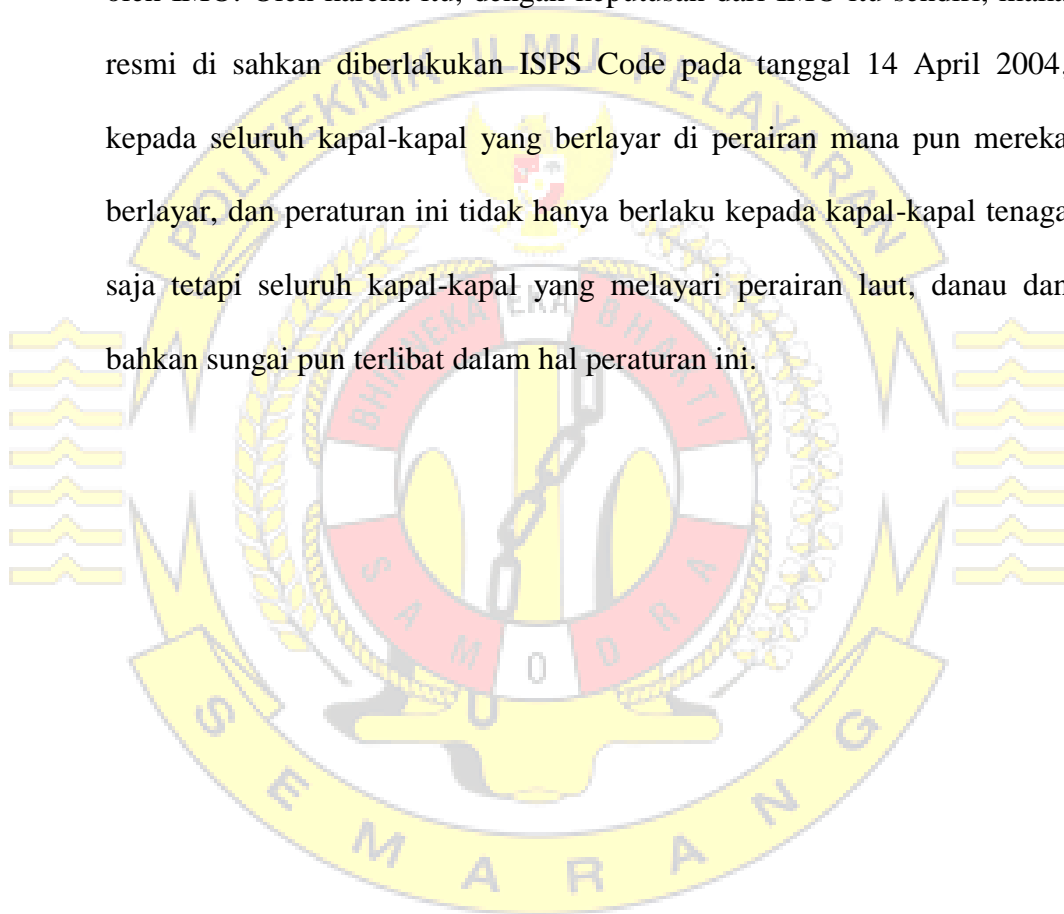
- 4) teknik yang digunakan untuk menghindari gangguan keamanan.
- 5) manajemen mengatasi kerusakan dan teknik pengendaliannya
- 6) komunikasi keamanan.
- 7) pengetahuan prosedur darurat dan rancangan penanganan keadaan darurat.
- 8) pengoperasian peralatan dan sistem keamanan.
- 9) pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan peralatan dan sistem keamanan di laut.
- 10) teknik pemeriksaan, pengawasan, dan pemantauan.
- 11) metode pengeledahan secara fisik terhadap manusia, barang pribadi, bagasi, barang muatan dan barang-barang persediaan keperluan kapal. (ISPS Code 2006:67).

Semua personil yang lain, di kapal harus mempunyai pengetahuan yang cukup, sudah terbiasa terhadap ketentuan-ketentuan dari rancangan keamanan kapal yang relevan, mencakup:

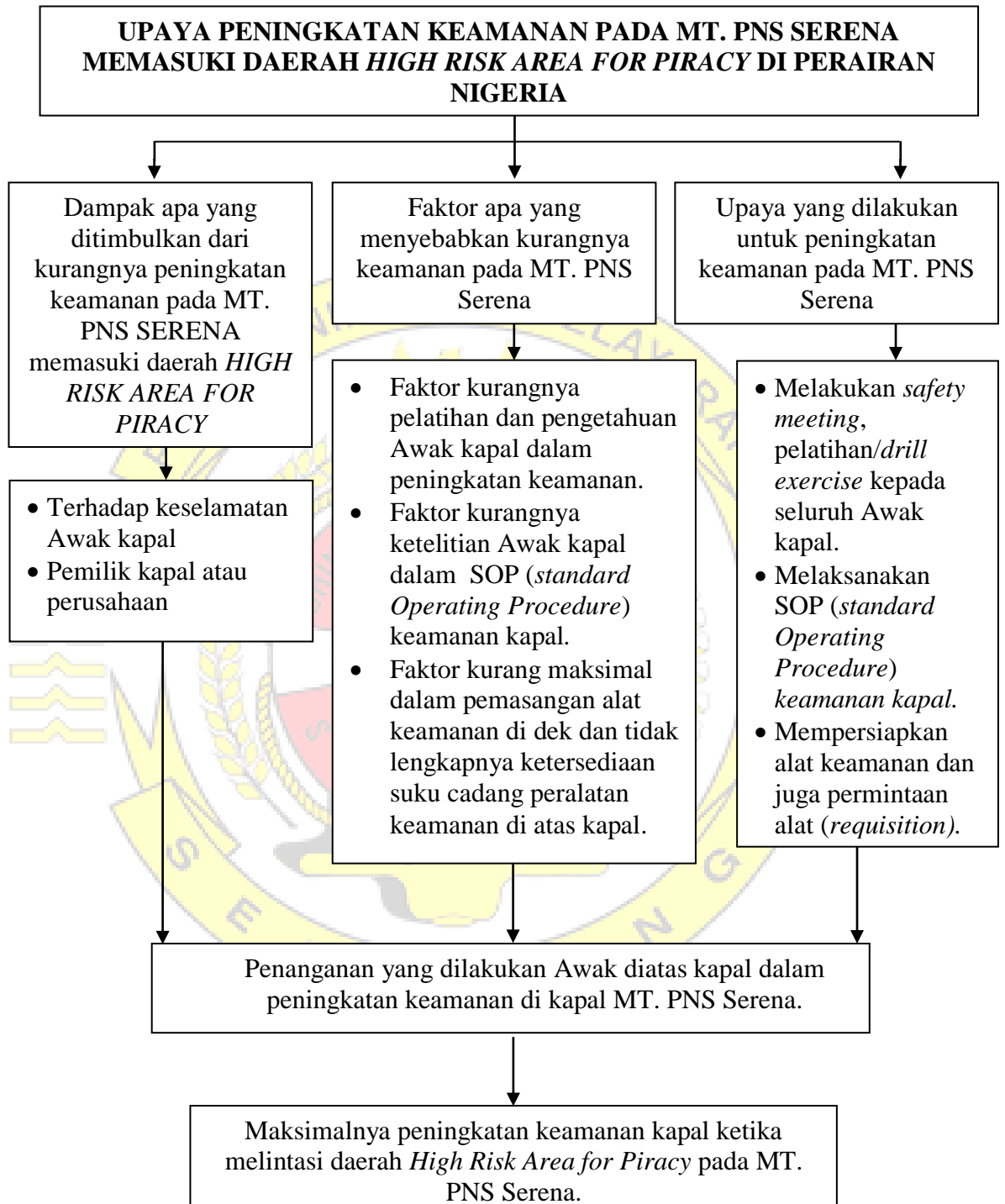
- 1) arti dan konsekuensi yang timbul pada tingkat keamanan yang berbeda.
- 2) pengetahuan tentang rancangan darurat dan prosedur keadaan darurat.
- 3) pengenalan dan pendeteksian terhadap senjata, zat-zat berbahaya dan alat-alat yang berbahaya.
- 4) pengenalan terhadap karakteristik dan pola tingkah laku dari manusia yang cenderung membahayakan.

- 5) teknik yang digunakan untuk menghindari ancaman keamanan (ISPS Code 2006:67)

Disamping itu, penerapan ISPS Code di atas kapal merupakan suatu persyaratan internasional yang tertuang di dalam konvensi internasional mengenai keamanan kapal (ISPS Code) yang dikonvensikan oleh IMO. Oleh karena itu, dengan keputusan dari IMO itu sendiri, maka resmi di sahkan diberlakukan ISPS Code pada tanggal 14 April 2004, kepada seluruh kapal-kapal yang berlayar di perairan mana pun mereka berlayar, dan peraturan ini tidak hanya berlaku kepada kapal-kapal tenaga saja tetapi seluruh kapal-kapal yang melayari perairan laut, danau dan bahkan sungai pun terlibat dalam hal peraturan ini.



## B. Kerangka Berpikir Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Keamanan merupakan salah satu faktor penting dalam kegiatan pelayaran khususnya terhadap perekonomian di sebuah negara. Sebab itu upaya dalam peningkatan keamanan di kapal pada saat melintasi *High Risk Area* (HRA) di perairan Nigeria sehingga dapat mengurangi risiko yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan kapal dan awak kapal. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa:

1. Dapat kita ketahui dari kurangnya peningkatan keamanan saat kapal melintasi *High Risk Area* menimbulkan risiko atau dampak terhadap keselamatan *crew* kapal oleh pembajak/*piracy* yang tidak segan melukai bahkan harus meregang nyawa saat melakukan penyanderaan serta selain itu menimbulkan kerugian yang cukup besar terhadap perusahaan atau pemilik kapal.
2. Pengetahuan awak kapal terhadap peningkatan keamanan dan SOP (*Standard Operating Procedure*) keamanan kapal, serta kurang maksimalnya dalam pemasangan dan kelengkapan suku cadang peralatan keamanan sangat berpengaruh sehingga menjadi faktor yang menyebabkan dari kurangnya keamanan di kapal dan berpengaruh terhadap kelancaran dalam perencanaan, persiapan, serta pencegahan serangan pembajakan di laut.
3. Peran *Chief officer* sebagai *Ship Security Officer* (SSO) sangat diperlukan

dimana memegang peranan penting serta bertanggung jawab terhadap pemahaman dan pengetahuan awak kapal terhadap keamanan kapal dan upaya dalam peningkatan maupun pemeliharaan keamanan kapal sesuai dengan *Ship Security Plan* atau *Vessel Hardening Plan* yang berada di kapal, serta panduan publikasi *Best Management Practices West Africa* (BMP West Africa), *International Ship and Port facility Security Code* (ISPS Code) *Edition 2003*, perlu dilakukan persiapan dalam perencanaan keamanan kapal sebelum kapal akan memasuki *High Risk Area* (HRA).

## **B. Keterbatasan Penelitian**

Berdasarkan pengalaman langsung yang dilakukan, peneliti mengalami keterbatasan. Keterbatasan penelitian sebagai berikut:

1. terbatasnya literatur-literatur terdahulu yang membahas tentang peningkatan keamanan kapal memasuki daerah *High Risk Area* sehingga peneliti mengalami kesulitan untuk mendapatkan referensi-referensi pendukung yang terkini terutama dalam bentuk jurnal-jurnal atau publikasi ilmiah.
2. penelitian dibatasi hanya di kapal MT. PNS Serena pada *voyage* No.02B/2021 saat kapal memasuki perairan Nigeria tepatnya daerah *High Risk Area*.
3. teknik pengumpulan data dengan observasi dan wawancara dengan Armed guard sebagai narasumber atau responden untuk mendapatkan informasi tambahan tidak maksimal dikarenakan pada saat penelitian masih dalam

situasi pandemi *Covid 19* dimana interaksi dengan pihak luar kapal di batasi

### C. Saran

Dalam penerapan upaya peningkatan keamanan kapal saat melewati *High Risk Area* (HRA) dapat dipahami dan dikembangkan kembali sehingga dapat berguna untuk kepentingan bersama karena hal ini harus dioptimalkan sehingga dapat mendukung keselamatan dan keamanan pelayaran maupun awak kapal terhadap serangan perompak/*piracy*. Dengan demikian, peneliti menambahkan saran agar pelaksanaan dari prosedur upaya peningkatan keamanan kapal dapat berjalan dengan baik diantaranya:

1. agar memaksimalkan dalam pelatihan dan pengetahuan awak kapal dalam upaya peningkatan keamanan kapal saat memasuki *High Risk Area* (HRA). Diperlukan pelaksanaan *safety meeting* atau *briefing* dan pelaksanaan *dill exercise* secara berkala untuk menunjang kelancaran dalam peningkatan keamanan.
2. melakukan prosedur keamanan dalam melakukan laporan yang dilakukan oleh kapal serta penerapan langkah atau tindakan yang dilakukan di atas kapal untuk memperkuat pertahanan kapal sehingga meningkatkan keamanan kapal.
3. mempersiapkan dan melakukan pengecekan alat keamanan kapal sesuai dengan *Vessel hardening plan* dan melakukan permintaan alat atau *requisition* apabila dalam pengecekan terdapat alat yang sudah tidak layak atau tidak lengkap suku cadangnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- About IFC*. Information Fusion Centre. (n.d.). Retrieved December 7, 2022, from [https://www.ifc.org.sg/ifc2web/app\\_pages/User/commonv2/aboutus.cshtml](https://www.ifc.org.sg/ifc2web/app_pages/User/commonv2/aboutus.cshtml)
- Al Jazeera. (2021, February 12). *MV Mozart-Turkish sailors freed after weeks in pirate captivity*. Shipping News | Al Jazeera. Retrieved December 23, 2022, from <https://www.aljazeera.com/news/2021/2/12/turkish-sailors-freed-off-nigeria-after-weeks-in-pirate-captivity>
- Antoro, D., Purwantini, S., & Ikhsannudin, M. A. 2017. *Analisis Peningkatan Dinas Jaga di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan Pada Kapal mt. sei pakning: Semantic scholar*. undefined. Retrieved December 7, 2022,
- Arifin, Zaenal (2013/153) Observasi - Google scholar. (n.d.). Retrieved March 12, 2013, from <https://scholar.google.com>
- Aritonang Sovian., Laksmono, Rudi., Hardiyatno, Budi, (2017) Optimasi Pengamanan Transportasi Komoditas Strategis Dalam Mendukung Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Alur Laut Kepulauan Indonesia. Google scholar. Retrieved August 9, 2018,
- Association, L. M. (n.d.). *Joint war committee*. Joint War. Retrieved December 7, 2022, from <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>
- Best management practices (BMP) West Africa*. Best Management Practices (BMP) West Africa. (n.d.). Retrieved December 7, 2022, from <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/articles/2020/best-management-practices-bmp-west-africa/>
- BMP West Africa: Best management practices to deter piracy and enhance maritime security off the coast of West Africa including the Gulf of Guinea*. International Chamber of Shipping. (2021, April 29). Retrieved December 7, 2022, from <https://www.ics-shipping.org/publication/best-management-practices-to-deter-piracy-and-enhance-maritime-security-in-the-red-sea-gulf-of-aden-indian-ocean-and-arabian-sea/>
- Djamin , Awaloedin (2004) Memahami Konsep Keamanan. (2019, April 5). Retrieved January 23, 2020.
- Eleven from Somalia to be tried for piracy in Federal Court in Virginia; Maersk alabama pirate pleads guilty; United States supports Russian piracy resolution. (2010). *American Journal of International Law*, 104(3), 500–501. <https://doi.org/10.5305/amerjintelaw.104.3.0500>

- Gog. GOG. (n.d.). Retrieved December 7, 2022, from <https://gog-mdat.org/>
- Haryanto, (2013) pengertian upaya. E/01211005, H. (2002, January 1). Retrieved April 24, 2013.
- Ibnu, A. W. 2015. *Kesiapan crew Kapal Ketika memasuki high risk area Guna Menghindari piracy and armed robbery di MV. Maersk Avon*. repository politeknik ilmu pelayaran semarang. Retrieved December 7, 2022, from <http://repository.pip-semarang.ac.id/1205/>
- International Maritime Organization. (2003). *ISPs code: 2003 edition: International ship and Port Facility Security Code and solas amendments*.
- Joint War Committee redraws gulf of guinea risk area. SAFETY4SEA. (2020, October 5). Retrieved December 7, 2022, from <https://safety4sea.com/joint-war-committee-redraws-gulf-of-guinea-risk-area/>
- Malisan, J. (2019). Analisis Implementasi Sistem Pengamanan kapal Dan Pelabuhan Yang terbuka untuk perdagangan Luar Negri. *Warta Penelitian Perhubungan*, 25(3), 160. <https://doi.org/10.25104/warlit.v25i3.717>
- Moeliono. 2005. Pengertian peningkatan. DuniaPelajar.com. (n.d.). Retrieved December 7, 2022,
- Moleong, Lexy J. (2010), Pengertian, ISI, Dan Contoh Fokus Penelitian. Penerbit Deepublish. Retrieved February 8, 2012, from <https://penerbitdeepublish.com/pengertian-isi-dan-contoh-fokus-penelitian/>
- Moleong, Lexy J. 2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya,
- MV Sinar Kudus hijacking*. Military Wiki. (n.d.). Retrieved December 21, 2022, from [https://military-history.fandom.com/wiki/MV\\_Sinar\\_Kudus\\_hijacking](https://military-history.fandom.com/wiki/MV_Sinar_Kudus_hijacking)
- Oktavian, R. (2021). Rezim Keamanan Maritim Dalam Penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka. *Jurnal Asia Pacific Studies*, 5(1). <https://doi.org/10.33541/japs.v5i1.3258>
- Piracy and armed robbery against ships*. International Maritime Organization. (n.d.). Retrieved December 7, 2022, from <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx>
- Prasetyo, K. A., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (n.d.). *Strategi Pertahanan laut pemerintah Indonesia Dalam Menjaga Keamanan Maritim*. *Jurnal Strategi*



Pertahanan Laut. Retrieved April 9, 2020, from  
<https://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/SPL/article/view/649>

S, Adi, (2016) Pengertian Upaya Peningkatan. Beranda. (n.d.).  
Retrieved June 12, 2015, from document/dy4kk3k5q-pengertian-upaya-  
pengertian-peningkatan.html

Sadjijono (2005) Keamanan . (n.d.). Retrieved October 12, 2021, from  
[researchgate.net/publication/341282553](https://researchgate.net/publication/341282553)

Subagyo, Joko (2011) Metode penelitian, wawancara. Hal 39. (n.d.). Retrieved  
February 8, 2023, from /33179/6/S\_PEM\_1306298\_Chapter3

Sugiyono. 2012. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung :  
Alfabeta, CV.

Sugiyono. 2017. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung :  
Alfabeta, CV.

Sugiyono. 2016. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung:  
Alfabeta

Sugiyono. 2014. Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif,  
Kualitatif, dan R&D). Bandung: CV.Alfabeta.

Suharsimi Arikunto. 2010. Teknik Pengumpulan data Menurut Suharsimi  
Arikunto 2010: Hal.265 metode Pengumpulan Data. Beranda. (n.d.).  
Retrieved December 7, 2022,

Sukmadinata, 2010. Metode penelitian, Instrumen penelitian. (n.d.). Retrieved  
March 23, 2010, from /3780/6/S\_PLB\_0901021\_CHAPTER3.pdf

Sulistiyastuti, Purwanto. 2017. Pengertian Data serta Definisi Data Menurut Para  
Ahli Hal 19. Definisi dan Pengertian Menurut Ahli. Retrieved December 7,  
2022

Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional (2008:1787) Pengertian Upaya.  
(n.d.). Retrieved April 12, 2020, from  
[http://eprints.ums.ac.id/28503/12/NASKAH\\_PUBLIKASI.pdf](http://eprints.ums.ac.id/28503/12/NASKAH_PUBLIKASI.pdf)

Witherby. (2018). *Global Counter Piracy Guidance for companies, masters and  
seafarers.*

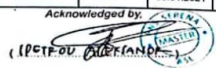
## Lampiran 1 Ship Particular

ASL		MT. PNS SERENA SHIP PARTICULAR					
<b>GENERAL</b>		<b>DIMENSIONS</b>					
Official No	759	LOA	329.99 m				
IMO No	9302968	LBP	316.00 m				
Class	Bureau Veritas	Breadth	60.00 m				
Call Sign	YDFM2	Height (KTM)	69.03 m				
MMST	525114098	M. Depth	29.70 m				
Port of Registry	Jakarta	Gross Tonnage	157,245				
Nationality	Indonesia	Net Tonnage	99,363				
P & I	Standard	Suez GT	160,040.11				
Delivered	31-Oct-06	Suez NT	153,265.39				
Shipyard	USC, Japan						
<b>HYDROSTATIC DATA</b>							
S. Dwt	300,397 MT						
S. Draft	21.622 m						
T. Dwt	308,437 MT						
T. Draft	22.072 m						
W. DWT	292,382 MT						
W. Draft	21.172 m						
TPC SD	178 MT						
S. Freeboard	8118 mm						
Lt. Ship	40,358 MT						
<b>Class Notation</b> I, HULL+, MACH+, Oil Tanker, ESP, Unrestricted Navigation, +VeriSTAR-HULL +AUT-UMS, MON-SHAFT, INWATERSURVEY, SPM, VCS							
<b>ENGINE</b>		<b>CAPACITIES (100%)</b>					
Main Engine	Hitachi Zosen MAN-B&W 7S80MC (MK 6)	FO	7,465.2 m <sup>3</sup>				
M.E Power	DMCO - 25,090 kW @ 78.6 rpm	DO	510.7 m <sup>3</sup>				
	DCSO - 22,580 kW @ 75.9 rpm	FW	637.6 m <sup>3</sup>				
Service Speed	16.0 Kts @ 75.9 rpm	Ballast	98,783 m <sup>3</sup>				
Fuel Cons / Day	Port: 2.8 MT	Cargo	340,219 m <sup>3</sup>				
	Sea: 90.3 MT	Constant	528 MT				
FW Gen Cap.	30 MT / Day						
<b>MOORING SYSTEM</b>							
Mooring Lines	20 x 42 mm IWRC wire with Rope Tail (275 m)						
Rope Tails	11 m x 100 mm Nylon with Mandal Shackles						
Mooring Winch	20 x Split Drum Type, 295 kN x 7.8 m/min (Electro Hydraulic - Nipon Pusnes)						
Anchor Windlas	2 x Gypsy Wheel Type, 618 kN x 9.0 m/min (Electro Hydraulic - Nipon Pusnes)						
ETA Fwd	3500 kN SWL Pawl Type Chain Stopper & Fairlead, 760 x 10m chafing chain						
ETA Aft	2000 kN SWL Fairleader & Strong Point, 80mm x 95m wire						
<b>CARGO SYSTEM</b>							
Hose Handling Crane	2 x 20t SWL (20.85m reach)						
Cargo Pumps	3 x 5,500 m <sup>3</sup> / hr (145 m Head) Steam Turbine Driven Vertical Centrifugal with Vac. Strip System						
Cargo Stripping Pump	1 x 200 m <sup>3</sup> / hr (145 m Head) Steam Driven Vertical Reciprocating Type						
Cargo Eductor	2 x 630 m <sup>3</sup> / hr (300mm x 300mm x 350mm)						
Cargo Gauging System	SAAB Tank Radar						
Ballast Pump	2 x 3200 m <sup>3</sup> / hr (1 x Electric & 1 x Steam Driven, 35 m Head, Vertical Centrifugal)						
Ballast Eductor	2 x 400 m <sup>3</sup> / hr (300mm x 300mm x 350mm)						
Manifold	(3+1) x 26" on each side						
Reducers	26"-20" x 8, 25"-16" x 4, 26"-12" x 4						
Segregation	3 Grade (Double Valve)						
	<b>Groups</b>	<b>Tanks</b>	<b>100% m<sup>3</sup></b>				
Group 1	3C, 1W, 4W, SLOP(W)	114.378	719.416				
Group 2	4C, 2W, 5W	99.694	627.056				
Group 3	1C, 2C, 3C, 3W	126.147	793.441				
			<b>98% m<sup>3</sup></b>				
			112.090				
			97.700				
			123.624				
			<b>98% Bbls</b>				
			705.028				
			614.515				
			777.572				
<b>100% TANK CAPACITIES IN CB.M</b>							
AFT	PUMP ROOM	<b>SLOP(P)</b>	<b>5P COT</b>	<b>4P COT</b>	<b>3P COT</b>	<b>2P COT</b>	<b>1P COT</b>
		4.442	12.497	20.419	15.882	20.419	15.397
		<b>5C COT</b>		<b>4C COT</b>	<b>3C COT</b>	<b>2C COT</b>	<b>1C COT</b>
		33.025		33.862	33.862	33.862	27.496
		<b>SLOP(S)</b>	<b>5S COT</b>	<b>4S COT</b>	<b>3S COT</b>	<b>2S COT</b>	<b>1S COT</b>
		4.442	12.497	20.419	15.882	20.419	15.397
<b>REGISTERED OWNER &amp; ADDRESS</b>				<b>VESSEL CONTACT DETAILS</b>			
PT. PATRIA NUSASEGARA JL. PLUTT UTARA RAYA NO.54 JAKARTA UTARA, INDONESIA				INM 1	452504835		
				INM 2	452504828		
				FBB PH	+870773061287 (Bridge only)		
				EMAIL	master.serena@arcadia.com.sg		
				IP Phone	+870771364566 (Master)		
				IP Phone	+870771364566 (Ship's Office)		
				Sat.Phone	+6531593944 (Bridge + Master)		

ASL		MT. PNS SERENA SHIP PARTICULAR			
<b>HYDROSTATIC DATA</b>					
	Draft	Freeboard	DWT	Displacement	Reduced Gross Tonnage
Tropical	22.072 m	7.668 m	309437 MT	348795 MT	126228
Summer	21.622 m	8.118 m	300397 MT	340755 MT	31017
Winter	21.172 m	8.658 m	292382 MT	332740 MT	178.3 MT
Light Ship	3.026 m	26.71 m	0	40358 MT	478 mm
					Block Co-efficient (Cb)
					0.8101
<b>PARALLEL BODY</b>					
SDWT Condition	176.82 m	Normal Ballast	144 m	Lightship	81.66 m
Fwd to Centre Manifold	95.65 m	Fwd to Centre Manifold	84 m	Fwd to Centre Manifold	46.39 m
Aft to Centre Manifold	81.17 m	Aft to Centre Manifold	60 m	Aft to Centre Manifold	38 m
<b>DISTANCES / MISCELLANEOUS INFORMATION ETC.</b>					
Keel to Mast head:	69.03 m	Cargo manifold to vapour return manifold:	4000 mm		
Bow to Midpoint Manifold:	162.08 m	Center manifold to water level normal ballast:	21.99 m		
Stern to Midpoint Manifold:	167.91 m	Center manifold to water level Summer draft:	10.118 m		
Propeller Immersion draft:	10.45 m	No. of Bits in bow area:	3		
Center Manifold to Fwd breast chock:	109.0 m	No. of Bits on each side of manifold:	6		
Center Manifold to Aft breast chock:	82.6 m	No. of shackles on P & S anchor chain:	14 each		
Center Manifold to Fwd spring chock:	128.8 m	Windlass hauling power t / speed m/min:	63 t, 9 m/min		
Center Manifold to Aft spring chock:	95.2 m	Mrg winches hauling power t / speed m/min:	30 t, 7.8 m/min		
SPM Bow stopper SWL / Chain size:	2x350 T,76 mm	Mooring winch BHC tested/set to render at:	98 t		
Manifold height above Keel:	31.8 m	Fwd Bow chock size:	2x600x450 mm		
Manifold to ship's rail:	4275 mm	Distance between bow chocks:	2000 mm		
Manifold to ship side:	4600 mm	Distance between bow fairlead & stopper bracket:	2900 mm		
Manifold height above deck:	2100 mm	Dist fm stopper bracket to roller lead / winch drum:	7.40 m		
Manifold height above spill tray grating:	900 mm	Midship Crane No. / SWL / outboard reach:	2 x 20 t, 7 m		
Cargo manifold to cargo manifold:	3000 mm	Gantry provision crane no. / SWL:	7 MT		
Cargo manifold to bunker manifold:	2000 mm	Helicopter Landing / Winching area:	Port - Landing		
Bridge to Bow	278.03 m	Bridge to Stern	51.96 m		
Bridge to Centre Manifold	115.95 m				
<b>TECHNICAL OPERATOR</b>			<b>COMMERCIAL OPERATOR</b>		
ARCADIA SHIPPING PTE LTD			ARCADIA SHIPPING PTE LTD		
46 Kim Yan Road			46 Kim Yan Road		
The Herencia, #02-06,			The Herencia, #02-06,		
Singapore 239351			Singapore 239351		
+65 6513 5760			+65 6513 5760		
<a href="mailto:technical@arcadia.com.sg">technical@arcadia.com.sg</a>			<a href="mailto:marine@arcadia.com.sg">marine@arcadia.com.sg</a>		
IMO Number : 587 5139			IMO Number : 587 5139		


SHIP NAME: PNS Serena  
 PORT REG: Jakarta  
 CALL SIGN: YDFA12  
 GRT. NO: 157,245  
 Capt. Rusir Andry  
 Master

## Lampiran 2 Crew List

IMO CREW LIST (IMO FAL Form 5)		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure		Page Number: 1/1					
1.1 Name of Ship: PNS SERENA		1.2 IMO Number: 9302968							
1.3 Call Sign: YDFM2		1.4 Voyage Number: 02/2021							
2. Port of Arrival: BONNY TERMINAL, NIGERIA		3. Date of Arrival: 30/04/2021							
4. Flag State of Ship: INDONESIA		5. Next Port of Call: TELUK SEMANGKA, INDONESIA							
6.No.	7. Family Name, Given Names	8. Rank or Rating	9. Nationality	Gender	10. Date and Place of Birth	11. Nature and Number of (Identify Document (seaman's book)	Expiry Date	Sign On Date	Place Sign On
1	PETROV ALEKSANDR	MASTER	RUSSIAN	M	03/08/1968 USSR	MK 0197250	UNLIMITED	28.12.2020	BATAM
2	OBOENKO ALEXANDER	CHIEF OFFICER	RUSSIAN	M	19/12/1987 USSR	MK 0048412	UNLIMITED	28.12.2020	BATAM
3	MUHAMMAD ASGAF	2ND OFFICER	INDONESIAN	M	26/06/1987 SOROWAKO	F 126785	25-Mar-23	23.12.2020	BATAM
4	ARIE JUNALDI	3RD OFFICER	INDONESIAN	M	16/06/1988 JAKARTA	F 342534	27-Mar-23	30.12.2020	BATAM
5	ADITYAWARMAN SOEHARDJO	4TH OFFICER	INDONESIAN	M	12/04/1994 JAKARTA	E 056737	02-Mar-23	03.01.2021	BATAM
6	HERRY BERTUS TRIWIBOWO	CHIEF ENGINEER	INDONESIAN	M	29/08/1968 MERALUKE	E 120458	23-Sep-21	23.12.2020	BATAM
7	DIASAMIDZE RUSLAN	2ND ENGINEER	GEORGIAN	M	22/12/1984 KHELVAHAURI	GE011154	29-Jan-23	28.12.2020	BATAM
8	AFRIZAL FAHQHIDDEN	3RD ENGINEER	INDONESIAN	M	25/10/1991 TEGAL	F 130438	17-Apr-23	23.12.2020	BATAM
9	ANDI SETYO PURNOMO	4TH ENGINEER	INDONESIAN	M	25/05/1995 FAJAR BULAN	D 060738	22-Apr-22	30.12.2020	BATAM
10	MUSTOFA	ETO	INDONESIAN	M	18/10/1979 SURABAYA	E 067943	15-Mar-23	30.12.2020	BATAM
11	YAFET P.	BOSUN	INDONESIAN	M	12/11/1976 SUNGGUMINASA	F 238654	13-Mai-22	30.12.2020	BATAM
12	SUWARNO	PUMPMAN	INDONESIAN	M	03/07/1971 JAKARTA	E 108147	10-Agt-21	30.12.2020	BATAM
13	MAHYUDIN	AB	INDONESIAN	M	28/04/1966 PALOPO	E 140040	21-Dec-21	30.12.2020	BATAM
14	WINANDAR SIGIT PURNOMO	AB	INDONESIAN	M	28/02/1988 KENDAL	F 011710	04-Apr-22	30.12.2020	BATAM
15	JUANDI	AB	INDONESIAN	M	02/11/1964 KOTA AGUNG	F 029756	23-Mai-22	30.12.2020	BATAM
16	WINARSO	OS	INDONESIAN	M	12/12/1984 TEGAL	E 127265	21-Oct-21	30.12.2020	BATAM
17	MUHAMMAD SYCFIAN	OS	INDONESIAN	M	07/07/1987 PALEMBANG	F 198170	06-Dec-21	30.12.2020	BATAM
18	SULIYO	FTR	INDONESIAN	M	27/07/1974 GROBOGAN	D 019083	12-Nov-21	30.12.2020	BATAM
19	AKHMAD JAMRONI	OILER	INDONESIAN	M	03/10/1980 JAKARTA	G 027123	03-Dec-23	30.12.2020	BATAM
20	HERI KESWANTO	OILER	INDONESIAN	M	20/09/1987 PEMALANG	D 031379	18-Dec-21	30.12.2020	BATAM
21	WAWAN WITARSA	OILER	INDONESIAN	M	28/05/1968 BANDUNG	E 112555	09-Sep-21	30.12.2020	BATAM
22	NIJGRAHA PRAMA SATYA	WIPER	INDONESIAN	M	19/09/1979 JAKARTA	D 050990	04-Mar-22	03.01.2021	BATAM
23	RIDWAN	CH.COOK	INDONESIAN	M	12/10/1975 SUKABUMI	F 265009	16-Agt-22	30.12.2020	BATAM
24	ARNOLD ALEXSANDER	MESSMAN	INDONESIAN	M	25/11/1977 JAKARTA	F 274602	27-Agt-22	06.01.2021	BATAM
25	RIZKY FIRMANSYAH	DECK CADET	INDONESIAN	M	16/08/2000 TEMANGGUNG	G 011991	09-Jul-23	03.01.2021	BATAM
26	ALDY RENJIAN HARTANTO	ENGINE CADET	INDONESIAN	M	09/03/1998 MALANG	G 011996	09-Jul-23	03.01.2021	BATAM
12. Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer						Acknowledged by  (PETROV ALEKSANDR) Master			
















## Lampiran 3 Anti Piracy Drill

		<b>Training Record</b> (Non-Scheduled)		Quality through Excellence	
				ASL Form No. ISM065A	
Department or Vessel	Place	Date		Trainer	
PNS SERENA	INDIAN OCEAN	06.04.2021		Chief Officer	
Time	From	15:30	To	16:00	
Training Subject	Anti Piracy Drill				


**Drill Attendance List (Recorded in Danaos)**

Evaluation
Duty – To brief after duty
Poor – Re-training
Satisfactory
Good

SHIP NAME: PNS Serena  
 PORT: Jakarta  
 CALL SIGN: DM2  
 GRT: 1,245

NO	RANK	NAME	EVALUATION	SIGNATURE
1	Master	PETROV ALEKSANDR	SATISFACTORY	
2	Chief Officer	OBONEKO ALEXANDER	SATISFACTORY	
3	Second Officer	MUHAMMAD ASGAF	DUTY ON BRIDGE	
4	Third Officer	ARIE JUNALDI	SATISFACTORY	
5	Forth Officer	ADITYAWARMAN SOEHARDJO	SATISFACTORY	
6	Chief Engineer	HERRY BERTUS TRIWIBOWO	SATISFACTORY	
7	Second Engineer	RUSLAN DIASAMIDZE	SATISFACTORY	
8	Third Engineer	AFRIZAL FAQIHUDDIEN	DUTY ON ECR	
9	Forth Engineer	ANDY SETYO PURNOMO	SATISFACTORY	
10	ETO	MUSTOFA	SATISFACTORY	
11	Bosun	YAFET PARE MALUTE	SATISFACTORY	
12	Pumpman	SUWARNO	SATISFACTORY	
13	AB 1	MAHYUDIN	SATISFACTORY	


CONTROLLED Revision: 01 Feb 2021  
Approved by DPA  
Page 1 of 5


	<b>Training Record</b> (Non-Scheduled)	<i>Quality through Excellence</i>
		<b>ASL Form</b> <b>No. ISM065A</b>

14	AB 2	WINANDAR SIGIT PURNOMO	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
15	AB 3	JUANDI	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
16	OS 1	WINARSO	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
17	OS 2	MUHAMMAD SYOFIAN	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
18	Fitter	SULIYO SADIYO	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
19	Oiler 1	AKHMAD JAMRONI	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
20	Oiler 2	HERI KESWANTO	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
21	Oiler 3	WAWAN WITARSA	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
22	Wiper	NUGRAHA PRAMA SATYA	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
23	Chef Cook	RIDWAN	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
24	Messman	ARNOLD ALEXSANDER	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
25	Deck Cadet	RIZKY FIRMANSYAH	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>
26	Engine Cadet	ALDY RENDIAN HARTANTO	SATISFACTORY	<i>[Signature]</i>

CONTROLLED

 Revision: 01 Feb 2021  
 Approved by DPA  
 Page 2 of 5

	<b>Training Record</b> (Non-Scheduled)	<i>Quality through Excellence</i>  ASL Form No. ISM065A
Training Summary / Details:		
Drills Summary / Details - (add lines as necessary)		
Timings	Descriptions	
15:30	Vessel adrift off Cape Town. During the security round on deck Bosun heard a metal noise somewhere forward. He found broken padlock and opened bosun store. After few seconds he observed unknown man with pilferage intention of mooring rope. Bosun informed the bridge by walkie-talkie. General alarm raised. Deck lights switched on. Unknown man escaped – just jump in to the water.	
15:31	Master announcement that security alert is initiated. Crew mustered at alleyway on main deck inside accommodation. Fire pump started – anti-piracy water jet nozzles activated. Security level increased to MARSEC 3.	
15:33	C/O completed headcount confirming that all crew members were present except for Master on the bridge. All appropriate actions in case of security notice were explained by C/O.	
15:36	Security team made fire and security round and keep communication to bridge. All doors inside accommodation checked and confirmed locked from inside. Only 1 port side bridge door is in use for security patrols outside (on main deck). Security watch keepers on deck FWD and AFT reported that no any boats observed in vicinity.	
15:40	Chief Officer explained the ship hardening plan, SOPEP levels.	
15:45	Compliance with Ship Security Manual on Board and Security level checklist as per ISPS Code as follows: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Augment bridge watches and lookouts.</li> <li>2. Establish additional watches on the stern and where there are visual and radar "blind spots."</li> <li>3. When monitoring nearby ships, give additional attention to small craft matching the speed of the ship or travelling parallel to the ship.</li> <li>4. Ensure someone responsible for communications remains on duty.</li> <li>5. Maintain radio communications with appropriate shore and naval authorities.</li> <li>6. If a suspicious ship at sea approaches in a threatening manner.</li> <li>7. Increase speed and alter course if safe to do so.</li> <li>8. Do not allow the ship to come alongside; do not respond to messages by radio, light, or hailing.</li> <li>9. Note details of the threatening ship and video or photograph the ship if possible.</li> <li>10. At night, switch off the weather deck lighting; searchlights at the approaching ship.</li> <li>11. Keep personal clear of the weather deck.</li> <li>12. During port stay, limit access to the ship, establish restricted areas on the ship.</li> </ol>	
CONTROLLED		
Revision: 01 Feb 2021 Approved by DPA Page 3 of 5		

	<b>Training Record</b> (Non-Scheduled)	<i>Quality through Excellence</i>
		ASL Form No. ISM065A


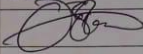

	Search all visitors and their luggage and escort everyone on the ship. During silent hours there should be additional security patrols on deck.
15:48	Contacted with company security officer, Cape Town Security Officer. Stowaway search carried out – nothing found. No stolen ship's and crew property found
15:50	Initial actions to be taken. The following actions as per Em'cy & Contingency Manual Part B No.019 Security Incident / Piracy. Follow up actions to be taken when situation is stabilized.
15:55	All procedures described in Ship Security Plan Company Procedure. All rising questions answered and clarified.
16:00	Drill was completed with good result. Master reviewed of drill and rectified the weakness to improve next drill



CONTROLLED

Revision: 01 Feb 2021  
 Approved by DPA  
 Page 4 of 5




	<b>Training Record</b> (Non-Scheduled)		Quality through Excellence
			ASL Form No. ISM065A
Training Completed - Noted By:	Date:	Signature:	
Trainer	06.04.2021		
To Be Signed by Department Head For Office Training:			
To Be Signed by Master For Onboard Training: Capt. Petrov Aleksandr	06.04.2021		
Filing	For Office Training: 1 Copy to Administration Dept For Onboard Training: 1 Copy onboard	File No 17.4	

SHIP NAME: PNS Serena  
 PORT REG: Jakarta  
 CALL SIGN: YDFM2  
 GRT. NO. 157.245

CONTROLLED

Revision: 01 Feb 2021  
 Approved by DPA  
 Page 5 of 5

### Anti Piracy Drill 29 April 2021

	<b>Drill Record</b>	Quality through Excellence	
		ASL Form No. ISM045	


  

Name of Vessel	Place	Date
PNS Serena	Indian Ocean	29 April 2021
Drill Conducted as per	<input type="checkbox"/> SOLAS <input checked="" type="checkbox"/> ISPS /SSP* <small>*Complete only applicable sections for SSP drills and file in 19.6 separately.</small>	
Title of Drill (e.g. Boat/Fire/ Oil/Bomb Threat etc)	Anti Piracy (Re-held training, Stowaway/Personnel Search, Increased Security Levels, Communications) Drill	

Below mentioned LSA/ FFA and survival training shall be carried out as per the requirements stated in ECM document 005 – LSA/FFA Training Matrix. Please tick as applicable for record purpose.

Training Topics	Monthly <sup>1</sup>	Odd Months <sup>2</sup>	Even Months <sup>3</sup>
Lifeboat / Rescue boat launching / recovery procedures	<input type="checkbox"/>		
Lifeboat hook release and resetting procedures – (On-load and Offload)	<input type="checkbox"/>		
Life raft launching procedures (Manual and HRU)	<input type="checkbox"/>		
Operation and recharging of portable fire extinguishers (Actual activation of rechargeable ext.)	<input type="checkbox"/>		
Operation of lifeboat engine		<input type="checkbox"/>	
Operation of lifeboat sprinkler system, if fitted		<input type="checkbox"/>	
Operation of Line throwing apparatus		<input type="checkbox"/>	
Donning and use of Immersion suit, TPA, lifejackets / work vests		<input type="checkbox"/>	
Use of pyrotechnics		<input type="checkbox"/>	
Use of Lifebuoys and MOB marker buoy		<input type="checkbox"/>	
Operation of Emergency Fire Pump		<input type="checkbox"/>	
Operation of EPIRB / SART / Two-way Radio telephone			<input type="checkbox"/>
Distress message transmission by Inmarsat / HF-MF/ VHF			<input checked="" type="checkbox"/>
Problems and first aid treatment of Hypothermia			<input type="checkbox"/>

CONTROLLED Revision: 01 March 2020  
 Approved by DPA

	<h3>Drill Record</h3>	<b>Quality through Excellence</b>
		ASL Form No. ISM045

Use of LSA in severe weather and sea conditions		<input type="checkbox"/>
Use of lifeboat equipment.		<input type="checkbox"/>
Donning and use of SCBA, Fireman Outfit & EEBD Operation of SCBA Charger		<input type="checkbox"/>
Operation of Fixed Firefighting system including paint store system (e.g. CO2/Foam/Hyper Mist) including alarms, control stations and evacuation of spaces		<input type="checkbox"/>
Operation of fire detection and Fire Alarm system.		<input checked="" type="checkbox"/>

Note -


- 1 – Monthly training topics shall be carried out during the emergency boat and fire drill. For vessels required to conduct muster/drills every week as per flag, the training topics shall be carried out in any one of the muster session in that month.
- 2 – Odd months are - Jan / March/ May/ July / Sept / November
- 3 – Even months are – Feb / April / June / August / October / December


Drills Summary / Details - (add lines as necessary)	
Timings	Descriptions
13:30	Vessel moored at IMA Terminal re-held training activities to ensure the crew's understanding of ship safety, and to reemphasize the crew, previously evaluated several events so as to provide knowledge and return to the implementation of guarding on the ship.
13:31	Master announcement that security alert is initiated. Crew mustered at alleyway on main deck inside accommodation. Fire pump started – anti-piracy water jet nozzles activated. Security level increased to MARSEC 3.
13:33	SSO completed headcount confirming that all crew members were present except for Master on the bridge. All appropriate actions in case of security notice were explained by SSO.
13:36	Security team made fire and security round and keep communication to bridge. All doors inside accommodation checked and confirmed locked from inside. Only 1 port side bridge door is in use for security patrols outside (on main deck). Security watch keepers on deck FWD and AFT reported that no any boats observed in vicinity.
13:40	Chief Officer explained the ship hardening plan, SOPEP levels.
13:45	Compliance with Ship Security Manual on Board and Security level checklist as per ISPS Code as follows: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Augment bridge watches and lookouts.</li> <li>2. Establish additional watches on the stern and where there are visual and radar "blind spots."</li> </ol>

CONTROLLED

Revision: 01 March 2020

Approved by DPA

	<h2 style="margin: 0;">Drill Record</h2>	<p style="margin: 0;"><b>Quality through Excellence</b></p> <p style="margin: 0;">ASL Form No. ISM045</p>			
<b>Drills Summary / Details - (add lines as necessary)</b>					
<b>Timings</b>	<b>Descriptions</b>				
<p>13:48</p> <p>13:50</p> <p>13:55</p> <p>14:00</p>	<p>3. When monitoring nearby ships, give additional attention to small craft matching the speed of the ship or travelling parallel to the ship.</p> <p>4. Ensure someone responsible for communications remains on duty.</p> <p>5. Maintain radio communications with appropriate shore and naval authorities.</p> <p>6. If a suspicious ship at sea approaches in a threatening manner.</p> <p>7. Increase speed and alter course if safe to do so.</p> <p>8. Do not allow the ship to come alongside; do not respond to messages by radio, light, or hailing.</p> <p>9. Note details of the threatening ship and video or photograph the ship if possible.</p> <p>10. At night, switch off the weather deck lighting, searchlights at the approaching ship.</p> <p>11. Keep personal clear of the weather deck.</p> <p>12. During port stay, limit access to the ship, establish restricted areas on the ship. Search all visitors and their luggage and escort everyone on the ship. During silent hours there should be additional security patrols on deck.</p> <p>Contacted with company security officer, IMA Terminal Security Officer. Stowaway search carried out – nothing found. No stolen ship's and crew property found</p> <p>Initial actions to be taken. The following actions as per Em'cy &amp; Contingency Manual Part B No.019 Security Incident / Piracy. Follow up actions to be taken when situation is stabilized.</p> <p>All procedures described in Ship Security Plan Company Procedure. All rising questions answered and clarified.</p> <p>Drill was completed with good result. Master reviewed of drill and rectified the weakness to improve next drill</p>				
Following conducted during each drill as per SOLAS requirements					
Boat drill	Yes	Fire drill	Yes	Enclosed space rescue drill	Yes
Summoning of crew to muster stations with the ships alarms and by drill announcement on the PA system or other communication system and ensuring that they are made aware of the order to abandon ship.	<input type="checkbox"/>	Reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list	<input type="checkbox"/>	Checking and use of personal protective equipment required for entry	<input type="checkbox"/>
Reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list	<input type="checkbox"/>	Starting of a fire pump and using at least 2 required jets of water to show that the system is in	<input type="checkbox"/>	Checking the use of communication equipment and procedures	<input type="checkbox"/>
CONTROLLED			Revision: 01 March 2020 Approved by DPA		

		<b>Drill Record</b>			Quality through Excellence	
					ASL Form No. ISM045	
		proper working order (Different fire pumps are to be exercised at successive drills)				
Checking that crew are suitably dressed and that lifejackets/ immersion suits are correctly donned	<input type="checkbox"/>	Checking of fireman's outfit and other personal rescue equipment	<input type="checkbox"/>	Checking and use of instruments for measuring the atmosphere in enclosed spaces	<input type="checkbox"/>	
Lowering of at least one lifeboat after any necessary preparation for launching (Different lifeboats are to be lowered at successive drills if practicable)	<input type="checkbox"/>	Checking of relevant communication equipment	<input type="checkbox"/>	Checking the suitability, including the length, of sampling hoses of portable detectors for gas measurement at all levels in double bottom spaces	<input type="checkbox"/>	
Starting and operating the lifeboat engine	<input type="checkbox"/>	Checking the operation of watertight doors, fire doors, fire dampers and main inlets and outlets of the ventilation systems in the drill area	<input type="checkbox"/>	Checking and use of rescue equipment and procedures	<input type="checkbox"/>	
Operation of davits used for launching life rafts (if fitted)	<input type="checkbox"/>	Checking the arrangements for subsequent abandoning of the ship	<input type="checkbox"/>	Instructions in first aid and resuscitation techniques.	<input type="checkbox"/>	
Instruction and the use of radio life-saving appliances	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Instruction on risks associated with enclosed spaces and on board procedures for safe entry into such spaces.	<input type="checkbox"/>	
Testing emergency lighting used for mustering/abandonment	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Drill evaluation ( to be completed by Master /SSO during debriefing)					Yes	No
Was the vessel's General/Fire Alarm system in full working order, and were alarms audible in all sections of the accommodation/machinery spaces/ Pump room (where applicable)/Galley & Provision stores					<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Was the vessel's Emergency Station Muster List correctly filled out, with duties assigned in a clear and legible manner					<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CONTROLLED			Revision: 01 March 2020 Approved by DPA			



	<h3>Drill Record</h3>	<b>Quality through Excellence</b>
		ASL Form No. ISM045

Was mustering time of various squads satisfactory	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Were all staff in appropriate gear, with regard to PPE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Was adequate approved communication equipment available	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Were clear and concise instructions given to all parties, regarding nature of the exercise, location of emergency, and action to be taken	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Were instructions from the Master understood by all parties concerned, and any doubts/queries clarified immediately	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Was an event log maintained	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Were regular updates received from the squads deployed, about progress of the Exercise	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Was any malfunctioning equipment brought to the Master's attention	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Was time taken to deal with the Emergency at hand satisfactory	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Were all efforts made to ensure that all available personnel were deployed for dealing with the Emergency at hand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Were all equipment put back in place after drill and restored to normal working condition	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On completion of the Exercise, was a comprehensive debriefing held.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Did the debriefing include the following topics:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Time taken to actually deploy staff, and begin tackling the emergency	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Any failure of equipment, or inadequacy of LSA/FFA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Any failure/shortcomings on part of staff, in dealing with the emergency	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Suggested improvements in dealing with a similar emergency the next time	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Procedures in case of incapacitation of key personnel involved	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Suggestions/Input from all staff, towards improving vessel's response	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Refreshing acknowledges regularly, read and training manuals		
Any additional training required to improve performance:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Company procedures to be followed		
Any action taken after drill:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Debriefing is carried out		

CONTROLLED


Revision: 01 March 2020  
Approved by DPA

	<h2 style="margin: 0;">Drill Record</h2>	<p>Quality through Excellence</p> <p>ASL Form No. ISM045</p>
COMMENTS (for all Observations entered in "No" column):		
Drill Pictures		
		
Drill Completed – Noted By:	Date:	Signature:
Safety Officer / Warden : C/O Oboenko A	29 April 2021	
To Be Signed by Department Head <b>For Office Drill:</b>		
To Be Signed by Master For Onboard Drill: Capt. Petrov Aleksandr	29 April 2021	
Filing		

CONTROLLED

Revision: 01 March 2020  
Approved by DPA

Lampiran 4 *Vessel Hardening Plan*

	<b>Vessel Hardening Plan</b>	<i>Quality through Excellence</i>
		<b>ASL Form No. 150</b>

VESSEL NAME:	PNS Serena
IMO number:	9302968
Authorized by:	Capt. Petrov Aleksandr
Reviewed by:	CE Herry Bertus Triwibowo
Prepared by:	CO Oboenhko Alexander


  

No	ITEM	ONBOARD
1	HIDDEN COMMUNICATION	YES
2	SSAS PROGRAMED TO REGIONLA CENTERS (UKMTO)	YES
3	90 cm RAZON WIRE ON BOARD	YES
4	50 cm RAZON WIRE ON BOARD	NIL
5	NUMBER OF WINDOWS IN ACCOMODATION BARRICADE	NIL
6	NUMBER OF DOORS BARRICADE	10
7	NUMBER OF ROUND PORT HOLES ON DOORS BARRICADED	NIL
8	NUMBER OF OUTSIDE STATUS BARRICADED (BY WATCH SYSTEM)	NIL
9	BARRICADING OF PIPING SYSTEM AROUND THE ACCOMODDATION AREA TO ENSURE THEY CANNOT BE USED AS ACCESS TO THE BRIDGE AREA	NIL
10	NUMBER OF TRAFFIC MIRRORS BOARD	NIL
11	PIRACY RADAR FITTED AND AFT SCANNER IN PLACE	NIL
12	NIGHT VISION BINOCULARS AVAILABLE	YES
13	BLAST RESISTANT FILM FITTED IN BRIDGE WINDOWS	NIL
14	BULLET PROOF VEST FOR BRIDGE TEAM	NIL
15	BULLET PROOF HELMET FOR BRIDGE TEAM	NIL
16	GOGGLES FOR BRIDGE TEAM	YES

<b>CONTROLLED</b>	Revision: 01 Feb 2017 Approved by DPA Page 1 of 14
-------------------	--



	<b>Vessel Hardening Plan</b>	<i>Quality through Excellence</i>
		<b>ASL Form No. 150</b>


  

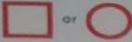

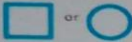

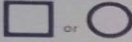


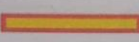
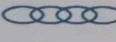





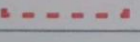
No	ITEM	ONBOARD
17	OUTSIDE PROTECTION FOR ARMED GUARD-COVERING WING GUARD RAILS WITH 6mm STEEL PLATE AND SAND BAGS FOR PROTECTION	NA
18	MEDICAL PACK FOR EMERGENCY	YES
19	VESSEL SPECIFIC PROCEDURES FOR DARKENING THE VESSEL IF UNDER ATTACK	NO
20	BRIDGE GUIDANCE FOR MANOEUVERING IF UNDER ATTACK	YES
21	WEAPON LOCKER INSTALLED	NO
22	EVIDENCE COLLECTION EQUIPMENT IN PLACE e.g. CCTV HIDDEN CAMERAS. DESCRIBE: VESSEL HAS INSTALLED WITH 4 SETS OF CCTV	YES
23	OTHER MEANS IN USED FOR HARDENING THE VESSEL WHEN ENTERING A HIGH RISK AREA? DESCRIBE: STANBY FIRE HOSE FORE AND AFT. STANDBY HAND FLARE, PARACHUTE SIGNAL, LINE THROWING APPARATUS, ADDITIONAL WATCHMEN FOR LOOKOUT	YES

**CONTROLLED**


Revision: 01 Feb 2017  
Approved by DPA  
Page 2 of 14

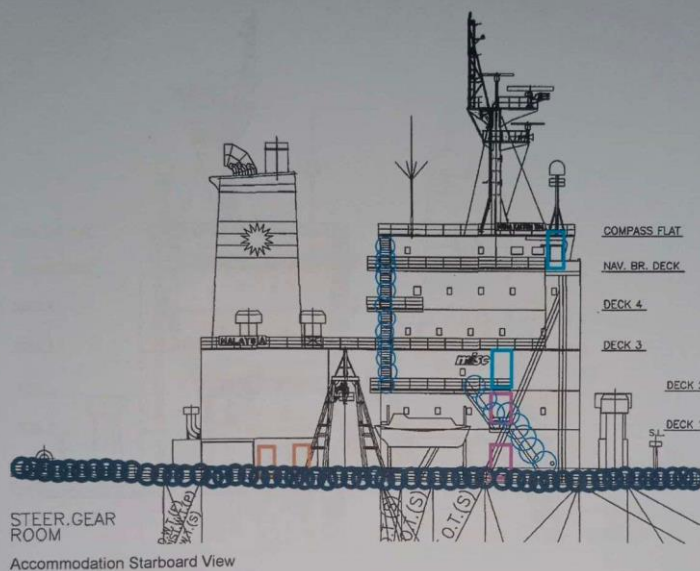
	<b>Vessel Hardening Plan</b>	<i>Quality through Excellence</i>
		<b>ASL Form No. 150</b>

Symbol	Description	Actions
	Porthole – easily accessed from landing, deck or reached via a climbing aid	Installation of internal grills denies access
	Porthole fitted with dead light cover or retro-fitted welded bars	Confirm that the distance between bars does not exceed 100mm
	Emergency exit door – watertight design, steel plate with porthole vision panel.	Installation of internal porthole protection plate, to deny access by breaching porthole
	Watertight door – external storage areas	Fitting of a padlock protection box to deny access to padlock
	Watertight door – internal access	Requires one of the approved methods of securing the door internally
	Access hatch – providing direct access into engine room	Requires one of the approved methods of securing the hatch internally
	Internal access door chock – identified as part of the safe corridor route from the bridge to the safe room	Fitting of one door securing device, point of the symbol identifies which side of the door it should be fitted
	Internal access door bar	Fitting of one or two drop down door bar securing devices
	Razor wire	Two rolls of razor wire to be installed one on top of the other with steel retaining wire running through the middle
	Fire position	Consider good arcs of view, <b>multiple fire positions and ballistic protection</b>
	Stairwell grille	<b>Restrict access via external stairwells</b>
	Fire hoses	Consideration to location to ensure overlap of water jets
	Weapons locker	
	Padlock protector	Fitting of a padlock protection box to deny access to padlock
	Anti-climb barrier	To prevent access to higher decks via pipes

CONTROLLED


 Revision: 01 Feb 2017  
 Approved by DPA  
 Page 3 of 14

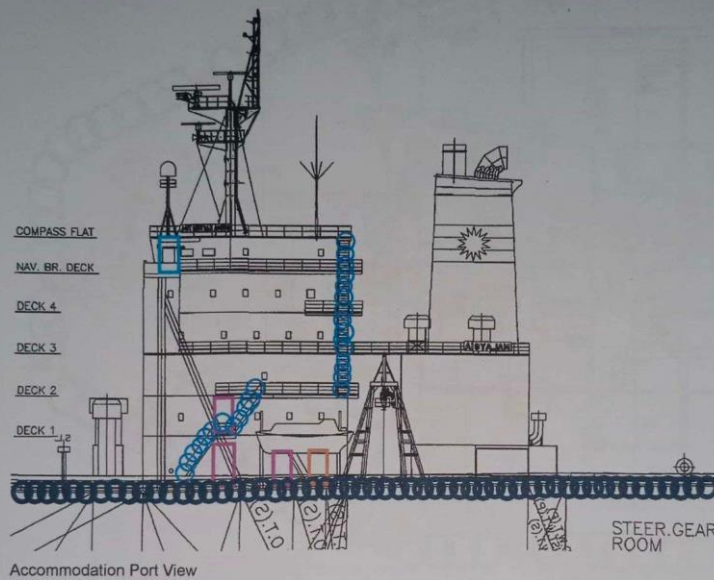
	<b>Vessel Hardening Plan</b>	<i>Quality through Excellence</i>
		ASL Form No. 150



CONTROLLED

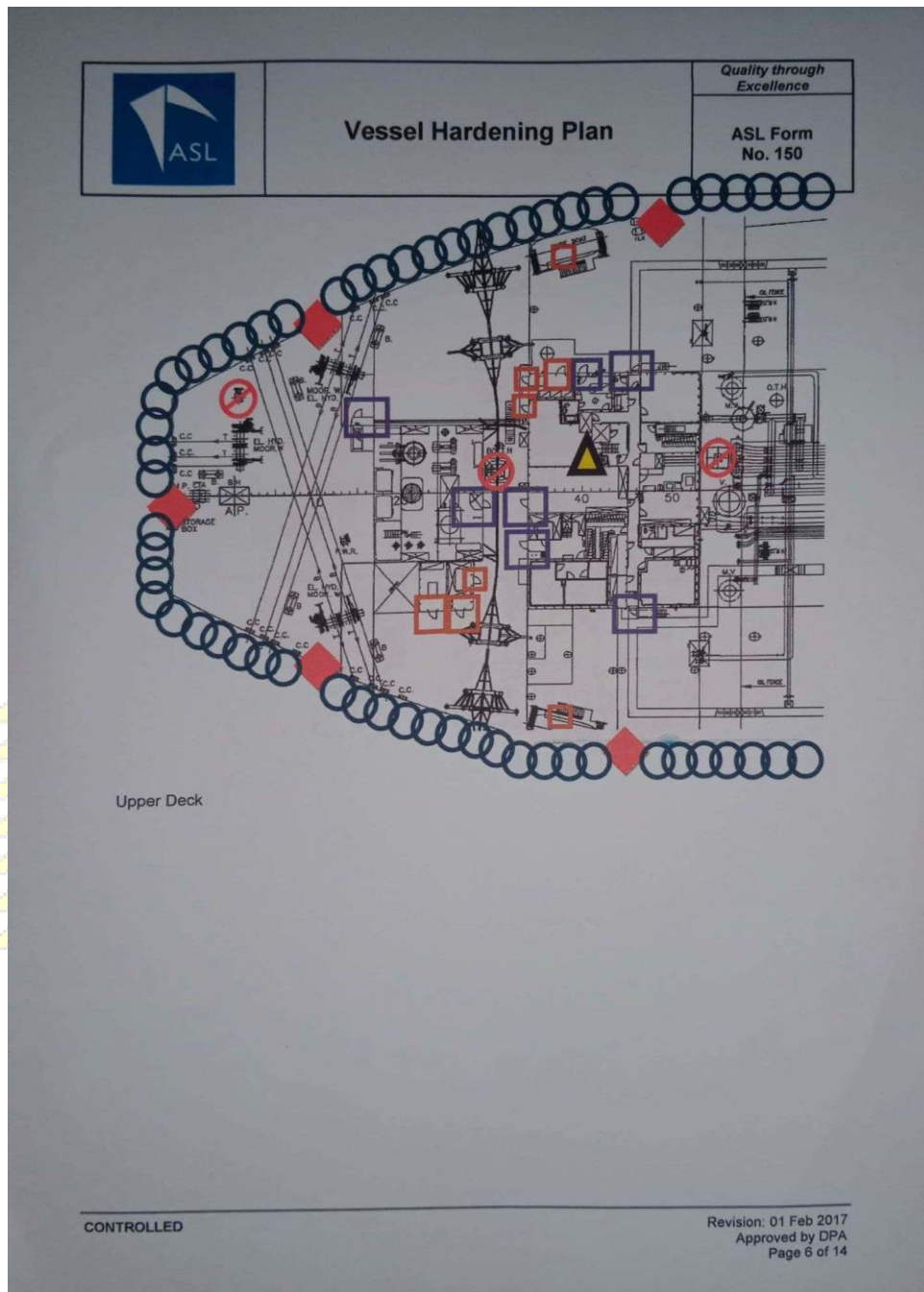
Revision: 01 Feb 2017  
Approved by DPA  
Page 4 of 14

	<b>Vessel Hardening Plan</b>	Quality through Excellence
		ASL Form No. 150



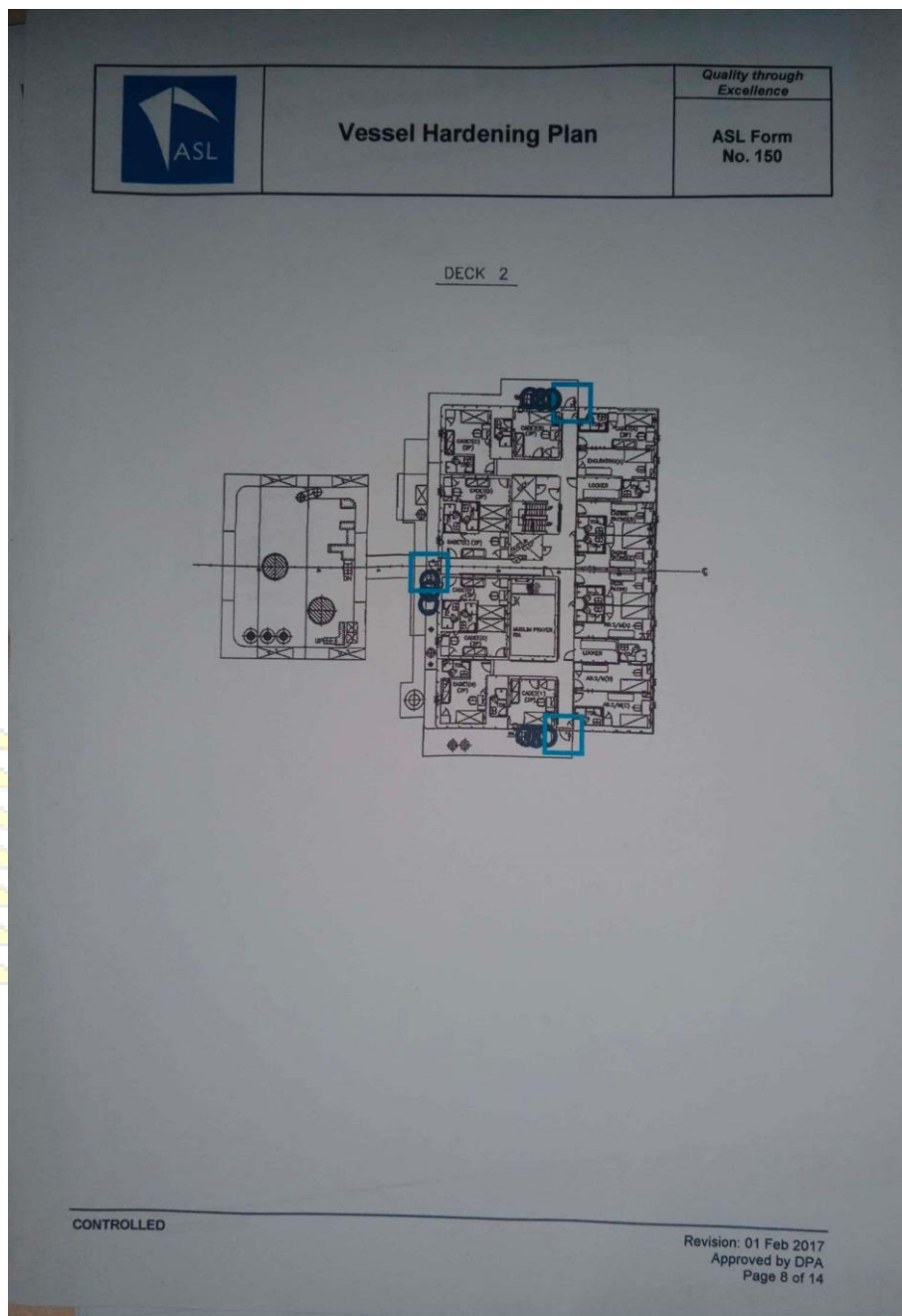
CONTROLLED

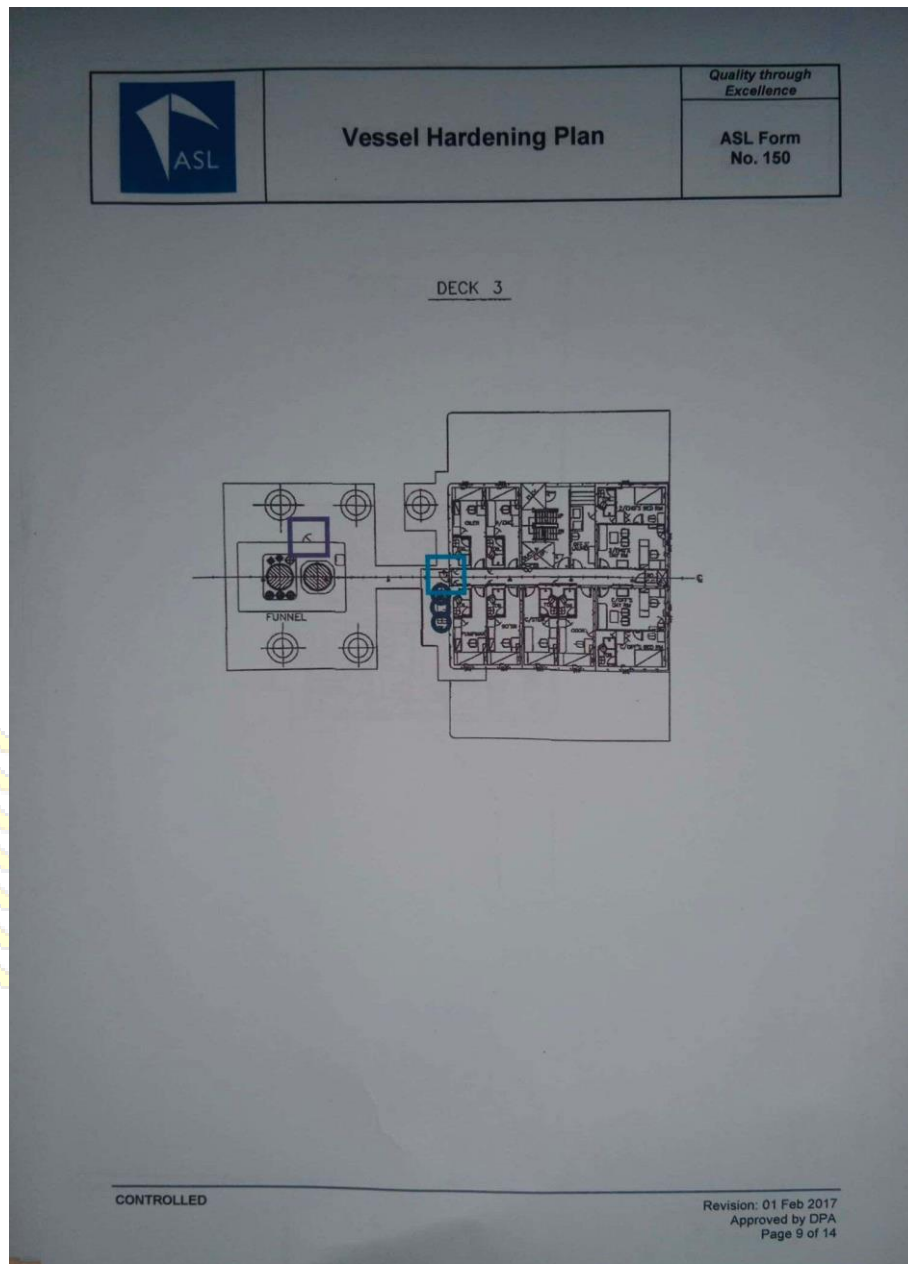
Revision: 01 Feb 2017  
Approved by DPA  
Page 5 of 14





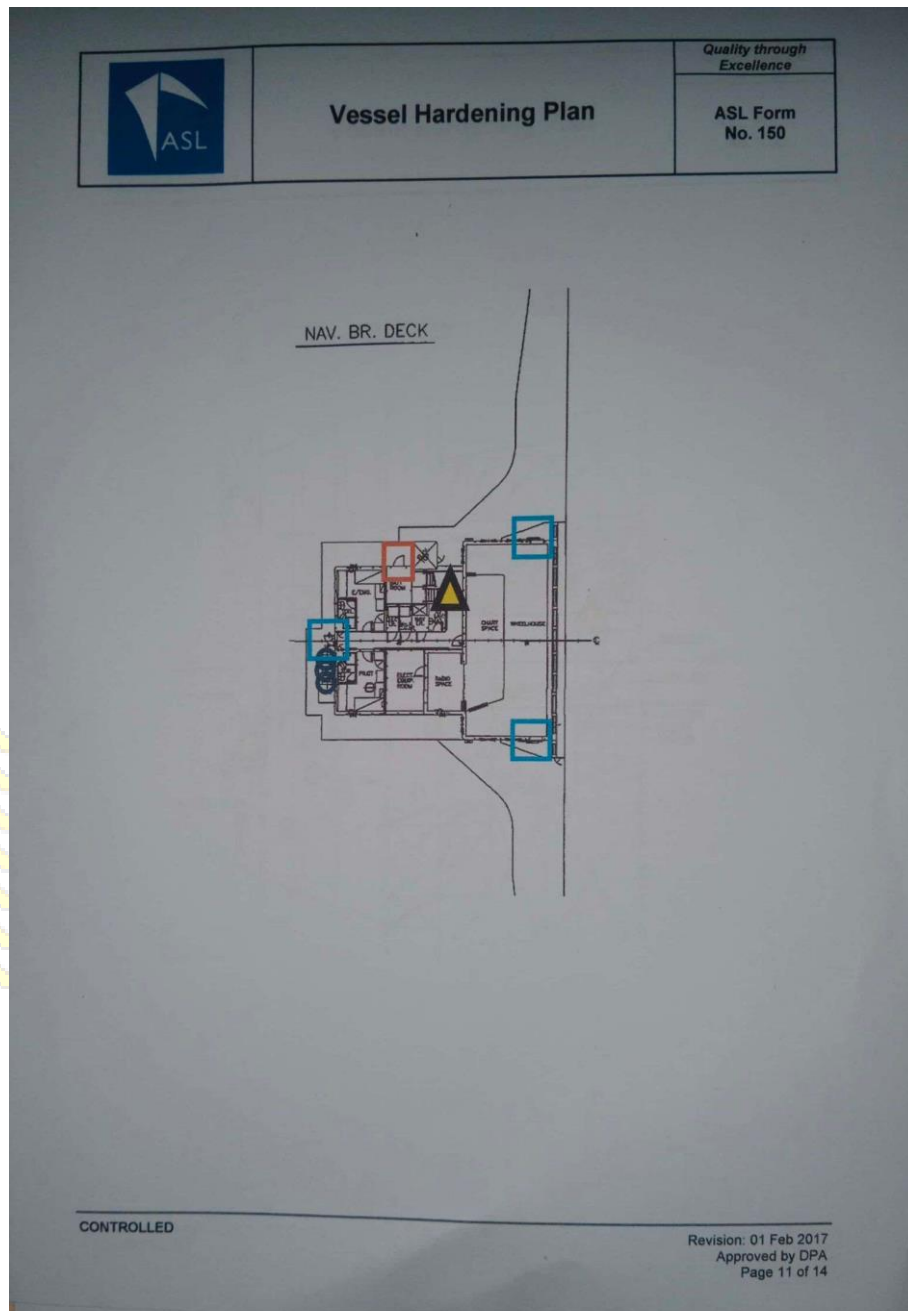







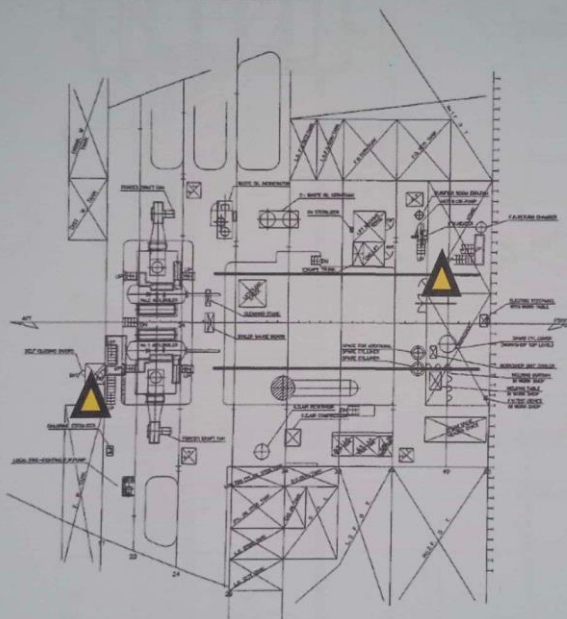






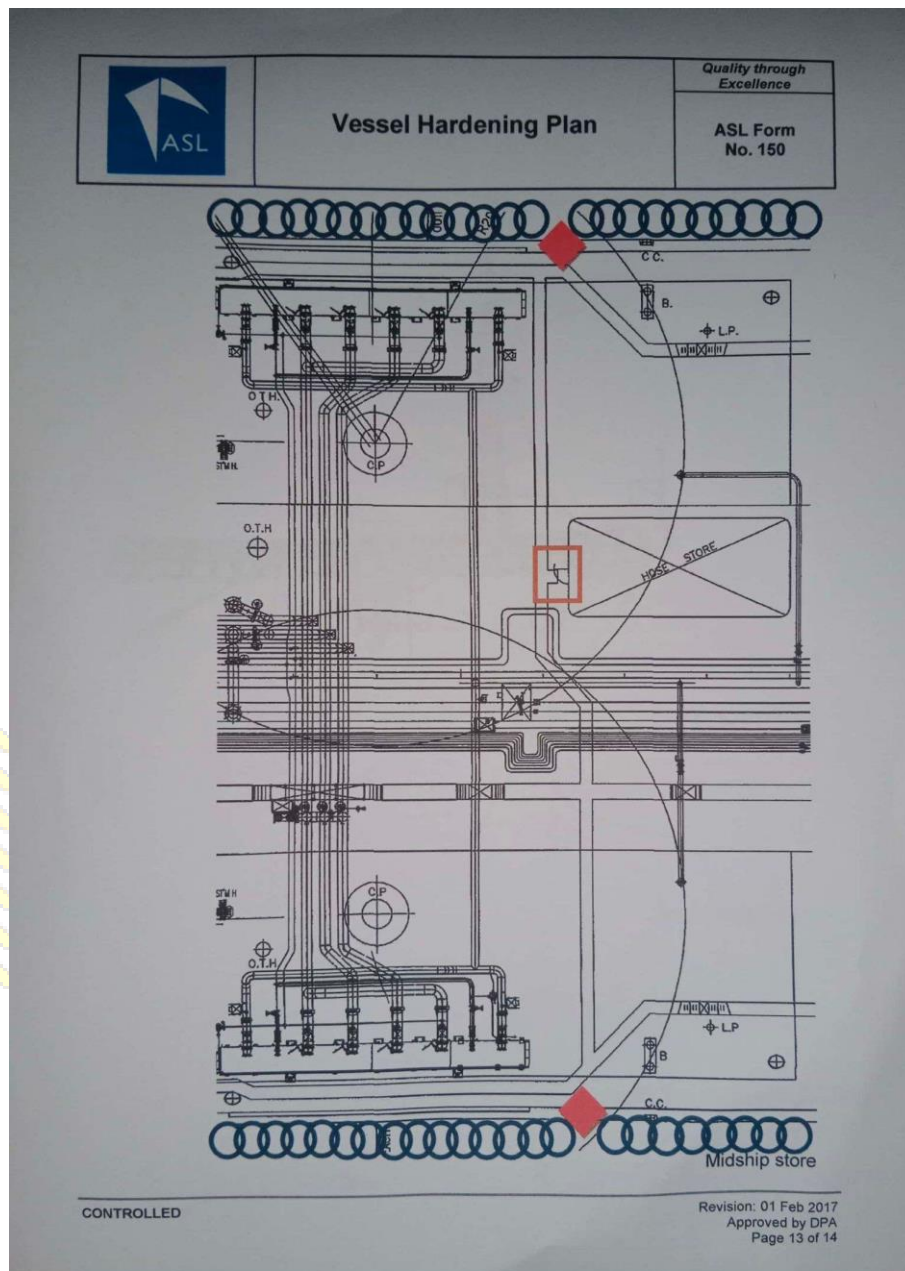
	<b>Vessel Hardening Plan</b>	Quality through Excellence
		ASL Form No. 150

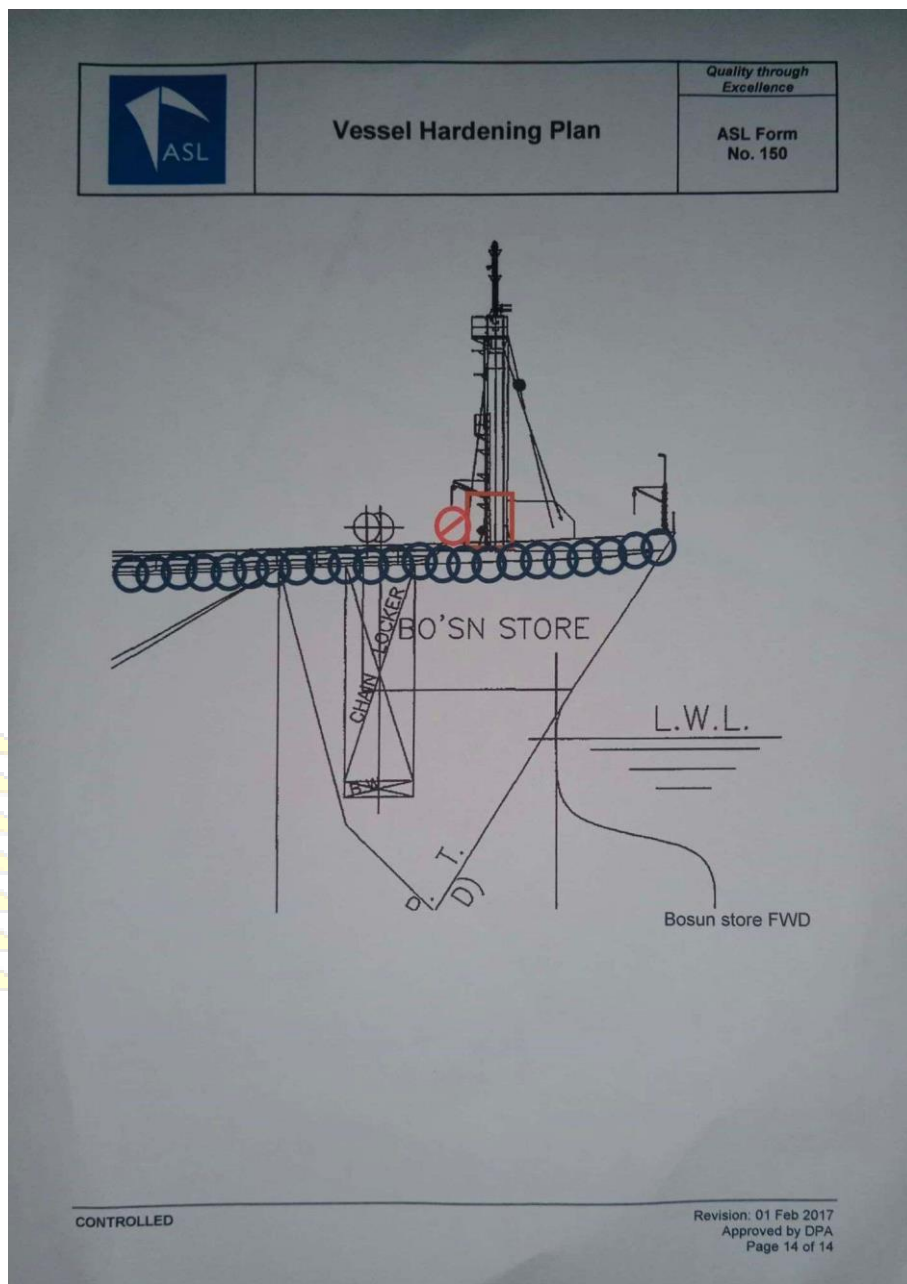
3RD FLAT PLAN




CONTROLLED

Revision: 01 Feb 2017  
Approved by DPA  
Page 12 of 14





## Lampiran 5 Citadel Drill

	<b>Drill Record</b>	<b>Quality through Excellence</b>
		<b>ASL Form No. ISM045</b>

<b>Name of Vessel</b>	<b>Place</b>	<b>Date</b>
PNS Serena	Indian Ocean	07 April 2021
<b>Drill Conducted as per</b>	<input type="checkbox"/> SOLAS <input checked="" type="checkbox"/> ISPS /SSP* <small>*Complete only applicable sections for SSP drills and file in 19.6 separately.</small>	
<b>Title of Drill (e.g. Boat/Fire/ Oil/Bomb Threat etc)</b>	Citadel Drill	


Below mentioned LSA/ FFA and survival training shall be carried out as per the requirements stated in **ECM document 005 – LSA/FFA Training Matrix**. Please tick as applicable for record purpose.

Training Topics	Monthly <sup>1</sup>	Odd Months <sup>2</sup>	Even Months <sup>3</sup>
Lifeboat / Rescue boat launching / recovery procedures	<input type="checkbox"/>		
Lifeboat hook release and resetting procedures – (On-load and Offload)	<input type="checkbox"/>		
Life raft launching procedures (Manual and HRU)	<input type="checkbox"/>		
Operation and recharging of portable fire extinguishers (Actual activation of rechargeable ext.)	<input type="checkbox"/>		
Operation of lifeboat engine		<input type="checkbox"/>	
Operation of lifeboat sprinkler system, if fitted		<input type="checkbox"/>	
Operation of Line throwing apparatus		<input type="checkbox"/>	
Donning and use of Immersion suit, TPA, lifejackets / work vests		<input type="checkbox"/>	
Use of pyrotechnics		<input type="checkbox"/>	
Use of Lifebuoys and MOB marker buoy		<input type="checkbox"/>	
Operation of Emergency Fire Pump		<input type="checkbox"/>	
Operation of EPIRB / SART / Two-way Radio telephone			<input type="checkbox"/>
Distress message transmission by Inmarsat / HF-MF/ VHF			<input checked="" type="checkbox"/>
Problems and first aid treatment of Hypothermia			<input type="checkbox"/>

CONTROLLED	Revision: 01 March 2020
	Approved by DPA
	Page 1 of 7



	<b>Drill Record</b>	<b>Quality through Excellence</b>
		<b>ASL Form No. ISM045</b>

Use of LSA in severe weather and sea conditions		<input type="checkbox"/>
Use of lifeboat equipment.		<input type="checkbox"/>
Donning and use of SCBA, Fireman Outfit & EEBD Operation of SCBA Charger		<input type="checkbox"/>
Operation of Fixed Firefighting system including paint store system (e.g. CO2/Foam/Hyper Mist) including alarms, control stations and evacuation of spaces		<input type="checkbox"/>
Operation of fire detection and Fire Alarm system.		<input type="checkbox"/>

**Note -**

1 – Monthly training topics shall be carried out during the emergency boat and fire drill. For vessels required to conduct muster/drills every week as per flag, the training topics shall be carried out in any one of the muster session in that month.

2 – Odd months are - Jan / March / May / July / Sept / November

3 – Even months are – Feb / April / June / August / October / December

**Drills Summary / Details - (add lines as necessary)**


Timings	Descriptions
15:30	General alarm sounded, Master announced on P.A system attempted boarding of vessel by pirates drill.
15:31	All crew mustered in the Main deck accommodation with additional provision, first aid and portable means of communication.
15:33	Closed all doors and openings access in the accommodation and engine room. Reported to the bridge. Master alert to office by activation of SSAS (Simulation) and carry out evasive zigzag maneuvers, started fire pumps and switch on the deck lights. Informed vessels in the vicinity. Distress message sent via GMDSS equipment (Simulation Only). Received order from master to proceed to citadel (steering gear room).
15:36	All crew proceed to citadel and locked from inside. LSA & FFA available and ready in citadel. Contact with CSO and International Fusion Centre established via Iridium phone in citadel (Simulation only).
15:45	Master explained to crew precautions prior transiting HRA such as fixing fire hoses to ships' side, additional lighting, use of search light, 2 layers of razor wires and dummies at the aft part of the vessel, carrying out visible deck patrols, extra vigilance on the bridge, being careful of small targets on parallel routes and use of night vision binoculars. Discussed actions to be taken if attackers gained control of vessels' bridge. Reminded all crew to remain calm and not to panic during piracy attack and follow orders given by Master.
15:50	Initial actions to be taken. The following actions as per Em'cy & Contingency Manual Part B No.019 Security Incident / Piracy. Follow up actions to be taken when situation is

CONTROLLED

Revision: 01 March 2020

Approved by DPA

Page 2 of 7

	<b>Drill Record</b>	<b>Quality through Excellence</b>
		<b>ASL Form No. ISM045</b>

Drills Summary / Details - (add lines as necessary)	
Timings	Descriptions
	stabilized.
15:55	All procedures described in Ship Security Plan Company Procedure. All rising questions answered and clarified.
16:00	Drill was completed with good result. Master reviewed of drill and rectified the weakness to improve next drill

Following conducted during each drill as per SOLAS requirements

Boat drill	Yes	Fire drill	Yes	Enclosed space rescue drill	Yes
Summoning of crew to muster stations with the ships alarms and by drill announcement on the PA system or other communication system and ensuring that they are made aware of the order to abandon ship;	<input type="checkbox"/>	Reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list	<input type="checkbox"/>	Checking and use of personal protective equipment required for entry	<input type="checkbox"/>
Reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list	<input type="checkbox"/>	Starting of a fire pump and using at least 2 required jets of water to show that the system is in proper working order (Different fire pumps are to be exercised at successive drills)	<input type="checkbox"/>	Checking the use of communication equipment and procedures	<input type="checkbox"/>
Checking that crew are suitably dressed and that lifejackets/ immersion suits are correctly donned	<input type="checkbox"/>	Checking of fireman's outfit and other personal rescue equipment	<input type="checkbox"/>	Checking and use of instruments for measuring the atmosphere in enclosed spaces	<input type="checkbox"/>
Lowering of at least one lifeboat after any necessary preparation for launching (Different lifeboats are to be lowered at successive drills if practicable)	<input type="checkbox"/>	Checking of relevant communication equipment	<input type="checkbox"/>	Checking the suitability, including the length, of sampling hoses of portable detectors for gas measurement at all levels in double bottom spaces	<input type="checkbox"/>
Starting and operating the lifeboat engine	<input type="checkbox"/>	Checking the operation of	<input type="checkbox"/>	Checking and use of rescue equipment and	<input type="checkbox"/>


CONTROLLED

Revision: 01 March 2020

Approved by DPA

Page 3 of 7



	<b>Drill Record</b>	<b>Quality through Excellence</b>
		<b>ASL Form No. ISM045</b>

		watertight doors, fire doors, fire dampers and main inlets and outlets of the ventilation systems in the drill area		procedures	<input type="checkbox"/>
Operation of davits used for launching life rafts (if fitted)	<input type="checkbox"/>	Checking the arrangements for subsequent abandoning of the ship	<input type="checkbox"/>	Instructions in first aid and resuscitation techniques.	<input type="checkbox"/>
Instruction and the use of radio life-saving appliances	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Instruction on risks associated with enclosed spaces and on board procedures for safe entry into such spaces.	<input type="checkbox"/>
Testing emergency lighting used for mustering/abandonment	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>


Drill evaluation ( to be completed by Master /SSO during debriefing)		Yes	No
Was the vessel's General/Fire Alarm system in full working order, and were alarms audible in all sections of the accommodation/machinery spaces/ Pump room (where applicable)/Galley & Provision stores	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Was the vessel's Emergency Station Muster List correctly filled out, with duties assigned in a clear and legible manner	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Was mustering time of various squads satisfactory	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Were all staff in appropriate gear, with regard to PPE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Was adequate approved communication equipment available	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Were clear and concise instructions given to all parties, regarding nature of the exercise, location of emergency, and action to be taken	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Were instructions from the Master understood by all parties concerned, and any doubts/queries clarified immediately	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Was an event log maintained	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Were regular updates received from the squads deployed, about progress of the Exercise	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Was any malfunctioning equipment brought to the Master's attention	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Was time taken to deal with the Emergency at hand satisfactory	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Were all efforts made to ensure that all available personnel were deployed for dealing with the Emergency at hand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

CONTROLLED

Revision: 01 March 2020


Approved by DPA

Page 4 of 7



	Drill Record	Quality through Excellence	
		ASL Form No. ISM045	
Were all equipment put back in place after drill and restored to normal working condition	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
On completion of the Exercise, was a comprehensive debriefing held.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Did the debriefing include the following topics:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
a) Time taken to actually deploy staff, and begin tackling the emergency	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) Any failure of equipment, or inadequacy of LSA/FFA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) Any failure/shortcomings on part of staff, in dealing with the emergency	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
d) Suggested improvements in dealing with a similar emergency the next time	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
e) Procedures in case of incapacitation of key personnel involved	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
f) Suggestions/Input from all staff, towards improving vessel's response Refreshing acknowledges regularly, read and training manuals	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Any additional training required to improve performance: Company procedures to be followed	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Any action taken after drill: Debriefing is carried out	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
COMMENTS (for all Observations entered in "No" column):			
Drill Pictures			

CONTROLLED

Revision: 01 March 2020  
Approved by DPA  
Page 5 of 7

	<b>Drill Record</b>	<b>Quality through Excellence</b>
		<b>ASL Form No. ISM045</b>



Drill Completed – Noted By:	Date:	Signature:
Safety Officer / Warden : C/O Oboenko A	07 April 2021	
To Be Signed by Department Head <b>For Office Drill:</b>		
To Be Signed by Master For Onboard Drill: Capt. Petrov Aleksandr	07 April 2021	
Filing	For Office Drill: 1 Copy to Administration Dept For Onboard Drill: 1 Copy onboard	File No 17.4.2 File No 19.6 for ISPS drills

CONTROLLED

Revision: 01 March 2020

Approved by DPA

Page 6 of 7

Lampiran 6 Requisition Form

Document No.: RNA082104093617  
 Requisition Code: SRNA-121215004  
 Date: 08/04/2021  
 Slippe Requisition:  
 Requested Port: AT SEA  
 Vessel: PMS SERENA  
 Department: ST-Deck  
 Voyage ID-No.: Z - 2021

No.	Item Ref. Code	Product Description	Packing	R.O.B	Request	Approv.	Ord Supplier	Marked
1.	330712	FIRE HOSE RUBBER LINED TETORON - 65MMX30MTR 4KG/FCM2	COLL	0	9			1
2.	330850	Rubber Packing for hose coupling for ANSI PIN coupling 2-1/2 size 2-1/2"	PC	0	10			1
3.	330866	HOSE COUPLING ANSI PIN - BRONZE 2-1/2NH	PAIR	0	5			1
4.	352036	COUPLING CAM&GROOVE S STEEL - C SOCKET W/HOSE END 2-1/2" suitable for Stempel Marine Protection System SC 360 Coupling ANSI DC-2-1/2 316 (2 5/8 inc hose end size)	PC	0	5			1
5.	352108	Cam and groove rubber gasket Buna N size 77x60x6 mm (+/-2mm) SM980075	PC	0	18			1

Form Contains Items

Page 1 of 1

**PURCHASE ORDER**



ASL (Ship Managers & Consultants)  
 46 Kim Yam Rd.  
 The Herencia #02-06  
 Singapore 239351

P.O Number SRNA-37020001B    Date: 11-Jan-21  
 Vessel PNS SERENA  
 Department SP-Others  
 Delivery Port Singapore    Due: 16-Dec-20  
 Your Reference

RMS MARINE & OFFSHORE SERVICE (SINGAPORE) PTE  
 LTD (STORES)  
 20 Tuas Avenue 6  
 639307 SINGAPORE  
 CHELSEA SONG  
 Email: asia@rmsmarineservice.com

No. Order	Qty	Packing	Item Code	Product Description	Unit Price	Total Price
<p>■ System: UNDEFINED CATALOGUE [1]</p> <p>Particulars                      Serial No</p> <p>■ Subsystem: UNDEFINED GROUP [1]</p>						
1.	2	PC		ANTI-PIRACY WATER JET GUNS TANKTECK PSJ-1004 ANTI-PIRACY SINGLE NOZZLE WATER JET GUN. KOREA SIZE 0.9m *ScanjetMarineProtectionSystem SC360APR Nozzlesize: Intendedfor4x15mm Length: 1.3m Flushingsector: 165° Deckflange: SC360APRstd Inlet: 2 1/2" Camlockmale90°back Optional choice (included): Snap on Nozzles Optional choice (included): Magnetic transmission Including: Rail bracket ASM - part no. 090516-2-2050 Rail bracket with two mounting points Rail dimension Ø20-50 mm / Ø15-35 mm EX-STOCK 3PCS non-returnable	5,220.00	10,440.00



## Lampiran 7 Emergency Contact

**EMERGENCY CONTACT DETAILS - HRA****Indian Ocean / Gulf of Aden / Mediterranean**

Particulars	Telephone	Email
UKMTO	+44 2392 222060	<a href="mailto:watchkeepers@ukmto.org">watchkeepers@ukmto.org</a>
UKMTO, Dubai	+971 50 552 3215 (24/7) +971 4309 4462	
NATO Shipping Centre - Mediterranean	+44 (0)1923 956 574	<a href="mailto:info@shipping.nato.int">info@shipping.nato.int</a>
MSCHOA	+44 1923 958545 / +44 1923 958700	<a href="mailto:postmaster@mschoa.org">postmaster@mschoa.org</a>

**Nigeria (Only)**

Particulars	Telephone	Email
Joint Task Force (Op PULO SHIELD) covering the Niger Delta area	+234 (0)802 363 9153 +234 (0)703 9783346	<a href="mailto:hqjtfoppuloshield@yahoo.com">hqjtfoppuloshield@yahoo.com</a>
Naval Headquarters Operations Room	+234 (0)813 879 9220	<a href="mailto:oproomnhq@yahoo.ca">oproomnhq@yahoo.ca</a>
Department of State Security	+234 (0)813 222 2106 +234 (0)813 222 2105	

**West Africa**

Particulars	Telephone	Email
Maritime Security Incident Reporting Centre (MTISC-GOG)	+233 (0)302 718227 +233 (0)248 060789 +233 (0)260 561633	<a href="mailto:info@mtiscgog.org">info@mtiscgog.org</a>
MDAT -GOG	+33 (0)2 98 22 88 88	<a href="mailto:watchkeepers@mdat-gog.org">watchkeepers@mdat-gog.org</a>
Monrovia Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC)	+231 770 092229	

**South East Asia / Sulu Seas / Celebes Sea**

Particulars	Telephone	Email
ReCAAP Information Sharing Centre	+65 6376 3063	<a href="mailto:info@recaap.org">info@recaap.org</a>
Singapore Information Fusion Centre	+65 9626 8965 +65 6594 5728	<a href="mailto:ifc_do@defence.gov.sg">ifc_do@defence.gov.sg</a>

**IMB**

Particulars	Telephone	Email
International Maritime Bureau (IMB)	+60 3 2031 0014	<a href="mailto:piracy@icc-ccs.org">piracy@icc-ccs.org</a>

## Lampiran Transkrip Wawancara

### TRANSKIP WAWANCARA

Nama Kapal : MT. PNS Serena

Pemilik Kapal : PT. Patria Nusasegara.

Alamat: Jl. Pluit Utara Raya No. 54, Jakarta Utara, Indonesia

Kabupaten/Kota: Belawan

Tempat Penelitian : Kapal MT. PNS Serena

Tanggal Penelitian : 30 Desember 2020 – 18 November 2021

#### DAFTAR RESPONDEN

Responden 1 : Nakhoda (Master)

Responden 2 : Mualim I (*Chief Officer*)

Responden 3 : Mualim II (*Second Officer*)

Responden 4 : Mualim III (*Third Officer*)

Responden 5 : Bosun (*Boatswain*)

Responden 6 : Juru Mudi (*Able seaman*)

Responden 7 : Tentara Penjaga (*Armed guard*)



## DAFTAR PERTANYAAN

### Lampiran 8 Hasil wawancara 1

#### DAFTAR PERTANYAAN

##### Wawancara dengan Nakhoda

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Nakhoda/*Master*, Responden 1

Nama : Capt. Petrov Aleksandr

Jabatan : Nakhoda

Kapal : MT. PNS Serena

Berapa kali pengalaman anda melintasi *High Risk Area* selama selama menjabat menjadi kapten?

Jawab: Selama 4 tahun saya menjadi kapten sejauh ini saya memiliki pengalaman melintasi *High Risk Area*, dengan beberapa *vovage* selama kontrak di perusahaan kapal yang sebeumnya, Beberapa daerah pernah saya lewati seperti *Gulf of Aden* perairan Somalia, *Red sea*.

Bagaimana pendapat anda tentang peningkatan keamanan saat kapal melintasi daerah High Risk Area?

Jawab: Beberapa crew dikapal ini baru pertama kalinya melintasi *High Risk Area* (HRA). Oleh karena itu, diharapkan perlu dilakukan *safety meeting* dan juga pelatihan *drill* terkait dengan *piracy drill* untuk meningkatkan pemahaman terhadap crew, karena crew merupakan subjek dalam perencanaan, persiapan serta pencegahan serangan terhadap pembajakan di laut

## Lampiran 9 Hasil wawancara 2

### Wawancara dengan Muallim I

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Muallim I (*Chief Officer*):

Responden 2

Nama : Oboenko Alexander

Jabatan : Muallim I (*Chief Officer/SSO*)

Kapal : MT. PNS Serena

Bagaimana tugas Muallim I (*Chief Officer*) dan juga sebagai SSO (*Ship Security Officer*) dalam keamanan kapal?

Jawab:

- Melakukan pemeriksaan keamanan kapal secara teratur untuk memastikan bahwa langkah-langkah keamanan yang tepat dilakukan secara rutin.
- Mempertahankan dan mengawasi pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan / SSP*), termasuk setiap perubahannya (*amandement*) terhadap rencana awal.
- Mengkoordinasikan aspek keamanan penanganan muatan dan gudang kapal (*Ship Store*) dengan personil kapal lainnya dan dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.
- Mengusulkan perubahan pada Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) menyesuaikan dengan keadaan di lapangan.
- Melaporkan kepada Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*) segala kekurangan dan ketidaksesuaian yang ditemukan saat

*internal audit*, pemeriksaan keamanan maupun saat verifikasi kepatuhan dan pelaksanaan dari tindakan korektif.

- Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan seluruh kru di kapal.
- Memastikan bahwa pelatihan yang memadai telah diberikan kepada seluruh kru kapal sehingga memahami kejadian yang mengancam keamanan dan dapat menghindari serta menanganinya dengan baik.
- Melaporkan semua kejadian yang menyangkut keamanan kepada perusahaan. Emergency contact list terlampir.
- Mengkoordinasikan implementasi Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan.
- Memastikan bahwa perlengkapan keamanan telah diuji, dikalibrasi, serta terpelihara dengan baik.
- Mengambil tindakan yang tepat saat terjadi gangguan keamanan di kapal.

Apa yang mempengaruhi dalam peningkatan keamanan kapal memasuki daerah *High risk area (HRA)*?

Jawab: Salah satu faktor adalah pemahaman crew tentang melaksanakan sesuai dengan *Standar operating procedure (SOP)* sesuai dengan *Ship security plan (SSP)* serta *Vessel Hardening Plan (VHP)* yang sangat diperlukan dalam peningkatan keamanan kapal, sehingga mempermudah dan membantu dalam pelaksanaan upaya peningkatan keamanan di kapal.

Apa saja peralatan yang digunakan keamanan keamanan dikapal terkait dalam masalah ini?

Jawab: Seperti *Razor wire*/kawat berduri, *dummies*/boneka manekin, *Anti piracy solution jet gun*, yang biasanya di pasang sesuai dengan *Vessel Hardening Plan*, *razor wire* biasanya di pasang pada sekeliling kapal baik dek maupun tangga akses menuju akomodasi, serta jet gun yang di pasang di dek kapal, serta *dummies* yang diletakkan pada bagian kapal yang terlihat sehingga dapat mengelabui perompak.

Apa yang dilakukan anda sebagai SSO mengingat ada beberapa alat dengan kondisi yang tidak layak dan tidak lengkap beberapa suku cadang?

Jawab: Sebelumnya saya akan melakukan cek dengan jumlah dan keadaan sesuai dengan daftar inventaris dan juga melakukan check secara langsung untuk kondisi dan kelengkapan peralatan beberapa minggu sebelum kapal memasuki *High Risk Area*, apabila di temukan peralatan yang sudah tidak layak dan tidak lengkap, saya akan mencatatnya kemudian saya serahkan kepada Mualim III agar di buatkan permintaan/*requisition* barang kemudian dikirimkan ke kantor perusahaan melalui aplikasi dan email, agar segera dikirim barang sesuai dengan permintaan.

Dari mana kita dapat mengetahui tentang prosedur yang dilakukan dalam keamanan saat kapal melintasi High Risk Area?

Jawab: melalui *Ship Security Plan* atau *Vessel Hardening Plan* yang ada kapal, untuk panduan dapat kita temukan melalui publikasi *Best Management Practices West Africa* (BMP West Africa), ISPS Code Edition 2003.

## Lampiran 10 Hasil wawancara 3

### Wawancara dengan Muallim II

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Muallim II (*Second Officer*):

Responden 3

Nama : Muhammad Asgaf

Jabatan : Muallim II (*Second Officer*)

Kapal : MT. PNS Serena

Apa hal penting sebagai yang diperlukan sebagai *officer* melakukan jaga di anjungan khususnya pada saat melintasi High Risk Area?

Jawab: Sebagai seorang *officer* khususnya pada saat melaksanakan jaga harus memahami tentang peralatan navigasi yang digunakan dalam proses identifikasi dan mendeteksi target yang berada di sekitar kapal.

Apa saja alat-alat navigasi dan fungsi kegunaannya yang memiliki peranan penting dalam upaya peningkatan keamanan?

Jawab:

- *Automatic Radar Plotting Aid* (ARPA) : dapat mengidentifikasi data kapal seperti nama kapal, call sign, MMSI, IMO Number, haluan sehingga memberikan informasi yang lebih relevan terhadap objek sehingga dapat mendeteksi keberadaan kapal asing yang mencurigakan dengan melihat pergerakan kapal.
- *Electronic Chart Display and Information Systems* (ECDIS) : berperan untuk mengetahui keberadaan kapal secara langsung dan menunjukkan alur pelayaran sesuai dengan rancangan rute pelayaran.

- *Steering gear* atau kemudi : berfungsi untuk menghindari keberadaan kapal yang mencurigakan saat berada di *High Risk Area* (HRA). Dalam penggunaan kemudi kapal disarankan menggunakan *hand steering mode* untuk merubah haluan yang besar dengan lebih cepat dan dalam waktu yang relatif lebih singkat.
- *Global Maritime Distress Safety System* (GMDSS) : sebagai alat komunikasi yang berada dikapal digunakan untuk mengirim dan menerima pesan suara seperti pesan *safety, urgency and distress*. Sehingga dapat dimanfaatkan untuk mengirim pesan *distress* saat terjadi serangan pembajakan.
- *Ship Security Alert System* (SSAS) : alat yang wajib dilakukan uji coba sebelum memasuki *High Risk Area* (HRA), berfungsi mengirimkan pesan dari kapal, lalu diterima oleh *Owner, SSAS management company dan Flag State*. Setelah itu, diteruskan kepada pihak militer angkatan laut untuk memberikan pertolongan dan penyelamatan saat terjadi serangan pembajakan.
- *Very High Frequency* (VHF) dan *Medium Frequency/High Frequency* (MF/HF) sebagai alat komunikasi untuk mengirim atau menerima pesan *safety, urgency and distress*.

Peta apa yang digunakan untuk mengetahui daerah *High risk Area* yang akan kita lalui melintasi perairan nigeria sesuai voyage selanjutnya?

- Jawab: Dapat kita lihat melalui peta SHOM Chart 8801CSD atau UKHO peta *security* Q 6114.



## Lampiran 11 Hasil wawancara 4

### Wawancara dengan Mualim III

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Mualim III (*Third Officer*):

Responden 4

Nama : Adityawarman Soehardjo

Jabatan: Mualim III (*Third Officer*)

Kapal : MT. PNS Serena

Sebagai perwira jaga, apa saja yang anda lakukan pada saat kapal masuk daerah *High Risk Area*?

Jawab: Kita melakukan laporan seperti : *Initial report, daily report, final report* kemudian melaporkan melalui via email atau website ke *Maritime domain awareness for trade – Gulf of Guinea*.

Dalam pelaksanaan dinas jaga apakah ada tindakan khusus dalam kondisi ini?

Jawab: Sebagai perwira yang sedang melaksanakan jaga harus memastikan baik mengamati maupun mengawasi objek di sekitas kapal baik menggunakan alat navigasi maupun secara visual, selain itu selama dilakukan double watch maka harus dilakukan kontrol dengan patroli memastikan keadaan kapal dalam keadaan aman juga semua akses pintu akomodasi dalam keadaan terkunci.

Kapan Escort Vessel melakukan pengawalan terhadap kapal?



## Lampiran 12 Hasil wawancara 5

Jawab: Sebelum kapal memasuki jarak 100 mil dari pilot station kita akan melakukan laporan kepada *port Control* serta kapal pengawal, yang setelah itu *escort vessel* melakukan pengawalan.

### Wawancara dengan Bosun (*Boatswain*)

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Bosun (*Boatswain*):

Responden 5

Nama : Yafet Pare Malute

Jabatan: Bosun (*Boatswain*)

Kapal : MT. PNS Serena

Apa tugas anda pada saat kapal akan memasuki daerah *High Risk Area*?

Jawab: Tugas utamanya adalah bertanggung jawab terhadap SSO dalam mengkoordinir semua crew deck dalam persiapan pemasangan peralatan keamanan yang berada di dek maupun akses menuju akomodasi.

Apakah kendala atau faktor penghambat dalam persiapan peralatan keamanan di kapal?

Jawab: Yang pasti kendala dalam persiapan adalah suku cadang yang tidak lengkap serta dengan kondisi yang tidak layak, juga harus melakukan permintaan dan harus menunggu datang nya suku cadang.

Bagaimana langkah anda dalam pemasangan peralatan keamanan di kapal?

Jawab: Untuk pemasangan peralatan keamanan saya koordinasi dengan crew dek untuk pemasangan sesuai dengan *Vessel Hardening Plan* sesuai yang dibuat dan di berikan oleh *Chief officer*.

## Lampiran 13 Hasil wawancara 6

### Wawancara dengan Juru Mudi (*Able seaman*)

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Juru Mudi (*Able seaman*):

Responden 6

Nama : Winandar Sigit Purnomo

Jabatan: Juru Mudi (*Able seaman*)

Kapal : MT. PNS Serena

Apa tanggapan anda terkait hal ini khusus nya terhadap crew dek?

Jawab: perlu di jelaskan dan pengarahannya kepada crew tentang prosedur yang dilakukan saat kapal memasuki daerah *High risk area* ketika *safety meeting* dan juga pada saat melakukan *piracy drill* dengan detail dan jelas dalam melakukan pengarahannya agar crew dapat paham dan mengerti dengan baik.

Apakah yang dilakukan oleh juru mudi ketika melintasi *High Risk Area* pada saat kapal berjalan?

Jawab: Pada saat kapal berjalan untuk yang utama adalah melakukan *look out* terhadap situasi yang berada disekitar kapal untuk memantau keberadaan kapal asing yang mencurigakan dengan menggunakan *binoculars*. Dan apabila ada objek yang berpotensi tubrukan dan juga berfungsi untuk menghindari keberadaan kapal yang mencurigakan melakukan steering menggunakan *hand steering mode* untuk merubah haluan yang besar

## Lampiran 14 Hasil wawancara 7

dengan lebih cepat dan dalam waktu yang relatif lebih singkat sesuai arahan atau komando perwira yang berada di anjungan.

Apa yang menyebabkan penyusutan sering terjadi di kapal ini?

Jawab: Sering terjadi dikarenakan kesalahan dalam pengukuran dan perhitungan juga kondisi alat-alat pengukuran yang tidak standar selain itu pula kondisi lubang tanki, PV Valve, pompa cargo yang kurang baik.

### Wawancara dengan Tentara Penjaga (*Armed Guard*)

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Tentara Penjaga (*Armed Guard*):

Responden 7

Nama : Abdullah

Jabatan: Tentara Penjaga (*Armed Guard*)

Kapal : MT. PNS Serena

Berapa lama anda bertugas melakukan penjagaan terhadap kapal yang melintasi perairan Nigeria?

Jawab: Saya sudah kurang lebih 3 tahun bertugas dalam melakukan penjagaan di perairan ini, dimana melakukan penjagaan setelah kapal memasuki 100 mil dari *pilot station*.

Apa yang harus di perhatikan oleh crew kapal khusus nya saat berada di *High Risk Area*?

Jawab: seluruh awak kapal harus memahami cara mengidentifikasi keberadaan kapal yang mencurigakan agar dapat secara langsung dilaporkan setelah

itu dapat diberikan tindakan lebih lanjut oleh *armed guard* atau *officer*  
jaga pada saat itu juga

Mengetahui/Acknowledge by  
Nakhoda/Master  
Capt. Petrov Aleksandr

NAME: PNS Serena  
PORT REG: Jakarta  
CALL SIGN: YDFM2  
GRT. NO. 15/7/24

Responden 1 : Nakhoda (*Master*)

Responden 2 : Mualim I (*Chief Officer*)

Responden 3 : Mualim II (*Second Officer*)

Responden 4 : Mualim III (*Third Officer*)

Responden 5 : Bosun (*Boatswain*)

Responden 6 : Juru Mudi (*Able seaman*)


Responden 7 : Tentara Penjaga (*Armed guard*)

### Lampiran 15 Walkie Talkie Inventory

ASL		Walkie talkie inventory			Quality through Excellence
					ASL Form No. 150
M/T PNS Serena Date: 20.04.2021					
Walkie Talkie Maker/Model	Serial Number	Designated Person (Rank/Name)	Battery (Quantity)	Charger	Mouthpiece(Mic)
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TLYN645	Master	1	yes	no
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TKY3750	Bridge	2	yes	no
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA3	672TRS4787	Chief Officer	2	yes	yes
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TOEM963	ECR – poor condition	2	yes	yes
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TPL1887	ECR	1	yes	no
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TDEM946	2 <sup>ND</sup> Engineer	1	yes	yes
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TPL1552	Chief Engineer	1	yes	no
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TPL1908	Bosun	2	yes	yes
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TNE3879	Pumpman - poor condition	1	yes	yes
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TPL1901	Deck – Duty AB	2	yes	no
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TLYN650	Deck - poor condition, damaged	1	yes	no
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TNE3884	Bridge - poor condition, damaged, off	1	yes	yes
Motorola / GP328 AZH25RDC9AA2	672TPL1906	Bridge	1	yes	no
Intel / CNB550E	KJYR08634	Bridge – poor condition, off	1	yes	no
VHF Motorola / XiR P6600i AZH02JDC9VA1AN	446TVZJ848	Bridge	1	yes	no
VHF Motorola / XiR P6600i AZH02JDC9VA1AN	446TVZJ595	Bridge	1	yes	no

CONTROLLED

Revision: 01 Dec 2020  
Approved by DPA  
Page 1 of 3

	Walkie talkie inventory	Quality through Excellence
		ASL Form No. 150

ECR – poor condition	
Pumpman - poor condition	
Deck - poor condition, damaged,	
Bridge - poor condition, damaged, off	
Bridge – poor condition, off	

SHIP NAME: PNS Serena  
 PORT REG: Iskarta  
 CALL SIGN: YDEM2  
 GRT. NO.: 157,245

CONTROLLED

Revision: 01 Dec 2020  
 Approved by DPA  
 Page 2 of 3



## Lampiran 16 Lembar Pengajuan Judul

	<b>FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI</b>	No SOP	F.PUDIR.1.PST.14
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisike	00
		Tglrevisi	-
		Tgldiberlakukan	04 Januari 2016

**LEMBAR USULAN JUDUL SKRIPSI**

Nama Taruna : RIZKY FIRMANSYAH  
 NIT : 551811116535  
 Semester / Prodi : VII / NAUTIKA  
 Judul skripsi yang akan diajukan yaitu :

**“UPAYA PENINGKATAN KEAMANAN PADA MT. PNS SERENA MEMASUKI DAERAH  
HIGH RISK AREA FOR PIRACY DI PERAIRAN NIGERIA”**

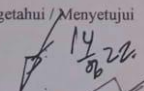
**RUMUSAN MASALAH:**

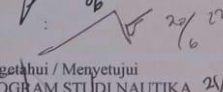
- Dampak apa yang ditimbulkan dari kurangnya peningkatan keamanan pada MT. PNS SERENA memasuki daerah *HIGH RISK AREA* ?
- Faktor apa yang menyebabkan kurangnya keamanan pada MT. PNS SERENA?
- Upaya apa saja yang dilakukan guna meningkatkan keamanan pada MT. PNS SERENA?

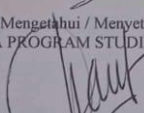
**DOSEN PEMBIMBING :**

Pembimbing I (Materi) : Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M. Si  
 Pembina Tk. I (IV/b)  
 NIP. 19710521 199903 1 001

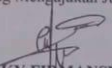
Pembimbing II (Metode Penulisan) : MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M  
 Penata Tingkat (III/c)  
 NIP. 1976309 201012 1 002

Mengetahui / Menyetujui  
 Pembimbing I :  14/06/22

Pembimbing II :  22/06

Mengetahui / Menyetujui  
 KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA :  22/06

**Capt. DWI ANTORO, MM.M. Mar.**  
 Penata Tk. I (III/d)  
 NIP. 19740614 199808 1 001

Semarang, 10 Juni 2022  
 Yang Mengajukan Judul  
  
**RIZKY FIRMANSYAH**  
 NIT . 551811116535 N



## Lampiran 17 Hasil Turnitin

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 1028/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/12/2022**

---

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : RIZKY FIRMANSYAH  
NIT : 551811116535 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENINGKATAN KEAMANAN PADA MT. PNS  
SERENA MEMASUKI DAERAH *HIGH RISK AREA FOR  
PIRACY* DI PERAIRAN NIGERIA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 25 %\* (Dua Puluh Lima Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 22 Desember 2022  
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALEI MARYATI, SH  
NIP. 19750119 199803 2 001

\*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

1. Nama : RIZKY FIRMANSYAH
2. Tempat, Tanggal Lahir : TEMANGGUNG, 16 AGUSTUS 2000
3. Alamat : KUNCEN, BADRAN RT 03 RW 03  
KRANGGAN, KAB. TEMANGGUNG
4. Agama : ISLAM
5. Nama Orang Tua
- a. Ayah : PURWOKO
- b. Ibu : SULISTYORINI
4. Riwayat Pendidikan
- a. SD : SD N 1 BADRAN
- b. SMP : SMP N 13 MAGELANG
- c. SMA : SMK P WIRA SAMUDERA
- d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)
- a. Kapal : MT. PNS SERENA
- b. Perusahaan : ARCADIA SHIPING PTE. LTD
- c. Alamat : 46 KIM YAN ROAD, THE HERENCIA, 02-06,  
SINGAPORE 239351