



**PENINGKATAN KEAMANAN PADA
MT B OCEAN SAAT MELEWATI HIGH RISK AREA
DI PERAIRAN PANTAI GADING MENGACU
REGULASI ISPS CODE**

SKRIPSI

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

Oleh

GADANG KUMOROJATI
NIT. 561911137198N

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENINGKATAN KEAMANAN PADA
MT. B. OCEAN SAAT MELEWATI HIGH RISK AREA DI
PERAIRAN PANTAI GADING MENGACU REGULASI ISPS CODE**

Disusun Oleh :

GADANG KUMOROJATI
NIT. 561911137198N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang,.....2023

Dosen Pembimbing I
Materi

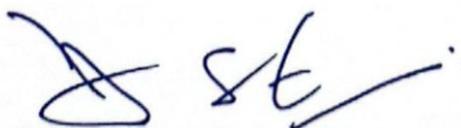
Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Dr. Capt. AKHMAD NDORI. S.ST. M.M., M.Mar.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19770410 2010121 002

SRI PURWANTINI, SE, S.Pd., MM
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19661217 198703 2002

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**PENINGKATAN KEAMANAN PADA MT. B. OCEAN SAAT MELEWATI HIGH RISK AREA DI PERAIRAN PANTAI GADING MENGACU REGULASI ISPS CODE**” Karya,

Nama : GADANG KUMOROJATI

NIT : 561911137198N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi D-IV Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : WAHJU WIBOWO, S.Sos., M.Psi., M.Mar
Penata Tk. (III/d)
NIP. 19780227 200912 1 002

Penguji II : Dr. Capt. AKHMAD NDORI S.ST. M.M.,M.Mar.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19770410 2010121 002

Penguji III : YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S., M.Hum.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19811007 200712 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.MTr., M.Mar.
Pembina Tingkat. I (IV/b)
NIP.19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : GADANG KUMOROJATI

NIT : 561911137198N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul judul **“PENINGKATAN KEAMANAN PADA
MT. B. OCEAN SAAT MELEWATI HIGH RISK AREA DI PERAIRAN
PANTAI GADING MENGACU REGULASI ISPS CODE”**

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,

Yang membuat pernyataan,



GADANG KUMOROJATI
NIT. 561911137198N

PRAKATA

Puji syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayahnya sehingga peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “PENINGKATAN KEAMANAN PADA MT. B. OCEAN SAAT MELEWATI HIGH RISK AREA DI PERAIRAN PANTAI GADING MENGACU REGULASI ISPS CODE”.

Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Program Studi Nautika yang telah melaksanakan praktik laut dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

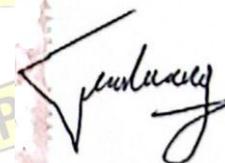
Dalam penyusunan skripsi ini peneliti banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, saran serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.MTr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si. T. M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Capt. Akhmad Ndori. S.ST.M.M., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Ibu Sri Purwantini, SE, S.Pd., MM.selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
6. Ayah saya dan Ibu saya beserta keluarga penulis yang telah memberikan doa dan dukungan.
7. Seluruh awak kapal MT. B. Ocean tahun 2021-2022 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Rekan-rekanku angkatan LVI PIP Semarang yang telah membantu menyumbangkan dukungan dan pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat 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,.....
penulis



GADANG KUMOROJATI
NIT. 561911137198N

ABSTRAKSI

Kumorojati, Gadang 561911137198 N, 2023. “Peningkatan Keamanan Pada MT. B. Ocean Saat Melewati *High Risk Area* di Perairan Pantai Gading Mengacu Regulasi ISPS CODE”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Akhmad Ndori, SST, MM., M.Mar, Pembimbing II: Sri Purwantini, SE, M.M. M.Pd.

Keamanan kapal saat melewati daerah berisiko tinggi merupakan tantangan serius dalam industri pelayaran. Daerah berisiko tinggi sering kali mencakup perairan yang dikenal sebagai jalur pelayaran berbahaya, yang rentan terhadap ancaman seperti perompakan, penculikan, dan tindakan kriminal lainnya. Peningkatan keamanan kapal di area ini menjadi imperatif untuk melindungi awak kapal, muatan, dan aset yang berharga. Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan keamanan kapal dan kewaspadaan awak kapal saat melewati *High Risk Area*.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, data diperoleh melalui observasi, wawancara, studi dokumentasi, dan triangulasi digunakan untuk mendapatkan keabsahan data, kemudian data dianalisis secara kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa beberapa faktor yang mengakibatkan kurangnya keamanan pada MT. B. Ocean 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.

Kata kunci: *High Risk Area*, keamanan kapal, *ISPS Code*

ABSTRACT

Kumorojati, Gadang 561911137198 N, 2023. "Improved Security at MT. B. Ocean When Passing the High Risk Area in Ivory Coast Waters Referring to ISPS CODE Regulations". Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Maritime Polytechnic, Advisor I: Dr. Capt. Akhmad Ndori, SST, MM., M.Mar, Supervisor II: Sri Purwantini, SE, M.M. M.Pd.

Ship safety when passing through high-risk areas is a serious challenge in the shipping industry. High-risk areas often include waters known as dangerous shipping lanes, which are vulnerable to threats such as piracy, kidnapping, and other criminal acts. Increased ship security in this area is an imperative to protect kru, cargo, and valuable assets. This research aims to improve ship safety and kru vigilance when passing through the High Risk Area.

This research uses qualitative descriptive methods, while data obtained through observation, interviews, documentation studies, and triangulation are used to obtain the validity of the data, then the data is analyzed qualitatively.

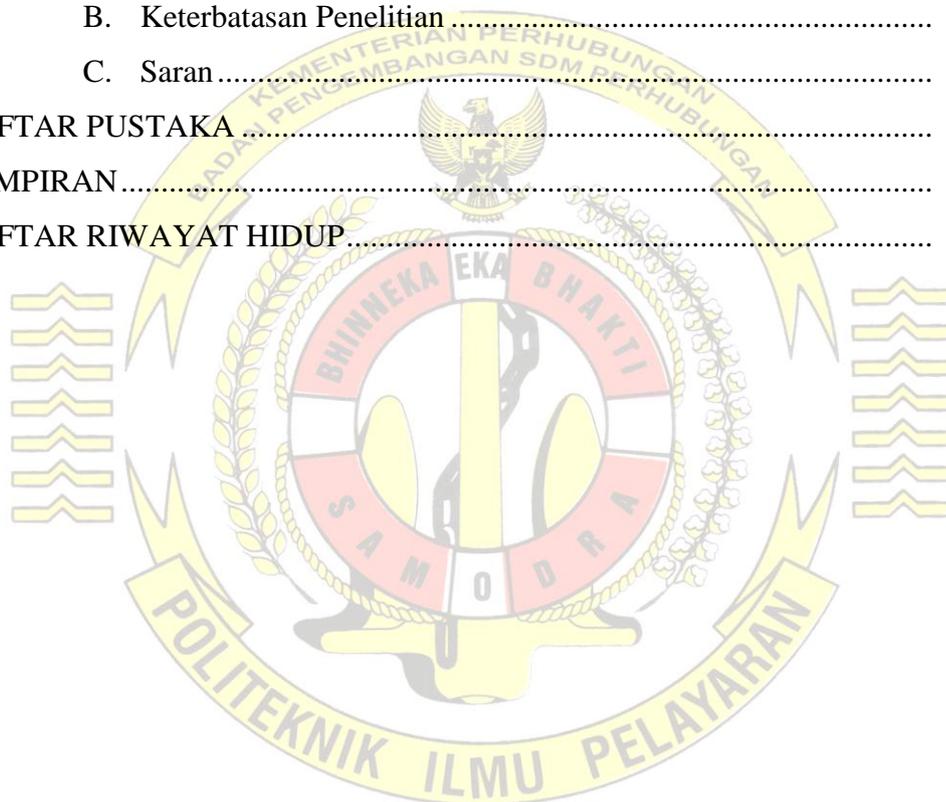
The results of this study found several factors that resulted in a lack of security in MT. B. Ocean enters the High Risk Area. The factor is the lack of kru training and knowledge in increasing security. The factor of lack of accuracy of the ship's kru in the ship's security SOP. Factors less than the maximum in the installation of security equipment on the deck and the incomplete availability of spare parts for security equipment on board.

Keywords: High Risk Area, ship security, ISPS CODE.

DAFTAR ISI

| | |
|--|----------------------------|
| COVER | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN..... | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | iii |
| PERNYATAAN KEASLIAN..... | iv |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN | v |
| PRAKATA..... | vi |
| ABSTRAKSI | viii |
| <i>ABSTRACT</i> | ix |
| DAFTAR ISI..... | x |
| DAFTAR TABEL..... | xii |
| DAFTAR GAMBAR..... | xiii |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xiv |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| A. Latar Belakang Masalah..... | 1 |
| B. Fokus Penelitian..... | 6 |
| C. Rumusan Masalah..... | 7 |
| D. Tujuan Penelitian..... | 7 |
| E. Manfaat Hasil Penelitian..... | 8 |
| BAB II KAJIAN TEORI..... | 9 |
| A. Deskripsi Teori..... | 9 |
| B. Kerangka Berpikir Penelitian..... | 27 |
| BAB III METODE PENELITIAN..... | Error! Bookmark not |
| A. Metode Penelitian..... | Error! Bookmark not |
| B. Tempat Penelitian..... | Error! Bookmark not |
| C. Sumber Data Penelitian..... | Error! Bookmark not |
| D. Teknik Pengumpulan Data..... | Error! Bookmark not |
| E. Instrumen Penelitian..... | Error! Bookmark not |
| F. Teknik Analisa Data Kualitatif..... | Error! Bookmark not |

| | |
|--------------------------------------|----------------------------|
| G. Pengujian Keabsahan Data | Error! Bookmark not |
| BAB IV HASIL PENELITIAN | Error! Bookmark not |
| A. Gambaran Konteks Penelitian | Error! Bookmark not |
| B. Deskripsi Data | Error! Bookmark not |
| C. Temuan | Error! Bookmark not |
| D. Pembahasan Hasil Penelitian..... | Error! Bookmark not |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN..... | 28 |
| A. Simpulan..... | 28 |
| B. Keterbatasan Penelitian | 29 |
| C. Saran | 29 |
| DAFTAR PUSTAKA | 31 |
| LAMPIRAN | 34 |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP..... | 53 |



DAFTAR TABEL

| | |
|---|-------------------------------------|
| Tabel 1. 1 Jurnal Penelitian Terdahulu | 6 |
| Tabel 3. 1 Indikator dan Deskriptor | Error! Bookmark not defined. |
| Tabel 3. 2 Kisi-Kisi Instrumen Observasi..... | Error! Bookmark not defined. |
| Tabel 4. 1 Penelitian terdahulu..... | Error! Bookmark not defined. |
| Tabel 4. 2 Penelitian terdahulu..... | Error! Bookmark not defined. |
| Tabel 4. 3 <i>MDAT-GOG Vessel Position Reporting Form – Initial Report....</i> | Error! |
| Bookmark not defined. | |
| Tabel 4. 4 <i>MDAT-GOG Vessel Position Reporting Form – Daily/transit Position Report</i> | Error! Bookmark not defined. |
| Tabel 4. 5 <i>MDAT-GOG Vessel Position Reporting Form – Final Report.....</i> | Error! |
| Bookmark not defined. | |
| Tabel 4. 6 <i>MDAT-GOG Vessel Position Reporting Form – Suspicious/irregular Activity Report.....</i> | Error! Bookmark not defined. |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|-------------------------------------|
| Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian | 27 |
| Gambar 4. 1 MT. B. Ocean..... | Error! Bookmark not defined. |
| Gambar 4. 2 Pintu <i>main deck portside</i> | Error! Bookmark not defined. |
| Gambar 4. 3 <i>Hatch cover steering gear</i> | Error! Bookmark not defined. |
| Gambar 4. 4 <i>Anti piracy jet gun</i> buritan sebelah kiri. | Error! Bookmark not defined. |
| Gambar 4. 5 <i>Anti piracy jet gun</i> dan <i>Razor Wire</i> | Error! Bookmark not defined. |
| Gambar 4. 6 <i>Razor wire</i> | Error! Bookmark not defined. |
| Gambar 4. 7 <i>Razor wire</i> yang terpasang di geladak . | Error! Bookmark not defined. |
| Gambar 4. 8 <i>Anti piracy solution jet gun</i> yang terpasang | Error! Bookmark not defined. |
| Gambar 4. 9 Boneka pengelabu yang terpasang | Error! Bookmark not defined. |
| Gambar 4. 10 <i>Drill citadel</i> dilaksanakan di <i>emergency steering gear room</i> ... | Error! Bookmark not defined. |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|---|-----|
| Lampiran 1 <i>Ship particular</i> | 34 |
| Lampiran 2 <i>Kru List</i> | 35 |
| Lampiran 3 Zona merah yang ditandai di <i>ECDIS</i> | 36 |
| Lampiran 4 Skenario <i>citadel drill</i> saat terjadi penyerangan di laut | 37 |
| Lampiran 5 <i>Education/Training Report Citadel Drill</i> | 38 |
| Lampiran 6 Awak kapal setelah melakukan <i>Citadel Drill</i> | 39 |
| Lampiran 7 <i>Emergency Contact</i> | 40 |
| Lampiran 8 Transkrip Wawancara | 41 |
| Lampiran 9 Hasil wawancara 1 | 42 |
| Lampiran 10 Hasil wawancara 2 | 96 |
| Lampiran 11 Hasil wawancara 3 | 49 |
| Lampiran 12 Hasil wawancara 4 | 100 |
| Lampiran 13 Hasil wawancara 5 | 51 |
| Lampiran 14 Hasil wawancara 6 | 103 |
| Lampiran 15 Lembar pengesahan wawancara | 52 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

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, awak 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*) di beberapa wilayah perairan laut Indonesia maupun internasional, diantaranya tepatnya pada tanggal 16 Maret 2011, kapal milik PT. Samudera Indonesia, MV. Sinar Kudus, dibajak ketika melintas di timur laut pulau Socotra sekitar 350 mil laut tenggara Oman dimana saat perjalanan menuju Rotterdam, Belanda yang memuat 8.900 ton *Feronikel*, Capt. Slamet Jauhari pada saat itu Nakhoda kapal yang mengepalai

20 awak 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 Salalah, Oman ke Mombasa, Kenya dengan 21 awak 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 awak 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 awak 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 awak kapal memiliki pengetahuan serta melakukan sesuai *Standard Operating Procedure* (SOP) sehingga meningkat dan maksimalnya sistem keamanan kapal.

Berdasarkan pengalaman peneliti yang melaksanakan praktik laut di kapal MT. B. Ocean pada 05 Desember 2021 sampai 26 Desember 2022, pada saat kapal MT. B. Ocean memasuki daerah *High Risk Area for piracy* di perairan Pantai Gading. Peneliti menemukan beberapa kendala dimana pada saat kapal akan memasuki kawasan yaitu, kurang maksimalnya keamanan yang berada di kapal, dimana menimbulkan risiko terhadap kapal maupun keselamatan awak kapal di atas kapal yaitu adanya kekurangan alat komunikasi yang menjadi kendala dalam 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, untuk anjungan memiliki 4 unit HT dan khusus untuk pelaksanaan jaga pada saat *double watch*, namun 2 diantaranya dengan kondisi rusak sehingga Mualim, Juru mudi dan Cadet pada saat pelaksanaan *double watch* harus bergantian menggunakan HT saat melakukan komunikasi saat jaga. 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 *awak* kapal dalam *Standard Operating Procedure* (SOP) keamanan kapal dimana peneliti dan juga perwira sering menemukan pintu *main deck* dalam keadaan tidak terkunci setelah kru dek melakukan kerja harian dan kru mesin pada saat malam melakukan *sounding* bahan bakar dan air tawar tidak menutup pintu dengan baik dan tidak mengunci kembali ketika masuk *main deck*, juga ditemukan *hatch cover* pada *steering gear* tidak terkunci dengan baik setelah digunakan oleh kru *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 Muallim III yang telah melakukan permintaan terhadap perusahaan akan tetapi pengiriman barang yang tak kunjung datang ke kapal, peranan *Ship Security Officer*/Perwira Keamanan Kapal (SSO) di atas kapal sangat di perlukan. 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 *Ship Security Plan/Rencana Keamanan Kapal (SSP)* juga selain itu melakukan koordinasi terhadap awak kapal tentang penerapan keamanan di kapal serta mengadakan pelatihan berupa berupa *drill* serta *safety meeting* untuk semua awak 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 risiko naiknya *piracy* di atas kapal dimana berbahaya terhadap kapal dan seluruh awak kapalyang 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 praktik laut, serta menyadari akan pentingnya peningkatan keamanan di atas kapal untuk mencegah risiko *piracy* pada saat kapal berlayar di daerah *High Risk Area* sehingga mewujudkan situasi yang aman terhadap kapal dan juga kru di atas kapal, maka peneliti tertarik mengambil judul “**Peningkatan Keamanan Pada MT. B. Ocean Saat Melewati *High Risk Area* di Perairan Pantai Gading Mengacu Regulasi *ISPS Code* ”.**

Tabel 1. 1 Jurnal Penelitian Terdahulu

| | | | | |
|---|------------------------------|------|---|--|
| 1 | 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) |
| 2 | Pranyoto, kundori | 2022 | Optimalisasi penerapan ISPS Code Berdasarkan Tingkat Keamanan Dalam Menunjang Keamanan Kapal Dan Pelabuhan | Penerapan ISPS Code berupa pelaksanaan prosedur pengamanan pada semua tingkat keamanan |
| 3 | 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 |
| 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 | Ary Wibowo Ibnu | 2015 | Kesiapan Kru Kapal Ketika Memasuki <i>High Risk Area</i> Guna Menghindari <i>Piracy and Armed Robbery</i> di MV. Maersk Avon. | Meningkatkan pemahaman kru kapal tentang prosedur kesiapan ketika melintasi perairan <i>High Risk Area</i> . |

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini dimaksudkan untuk titik pusat atau pokok perhatian dari suatu penelitian kualitatif sekaligus membatasi penelitian guna memilih data yang relevan Achjar (2023). Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka judul penelitian ini adalah “Peningkatan Keamanan Pada MT. B. Ocean Saat Melewati *High Risk Area* di Perairan Pantai Gading Mengacu Regulasi *ISPS Code*”.

C. Rumusan Masalah

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

1. Faktor apa penyebab kurangnya keamanan pada MT. B. Ocean saat melewati daerah *high risk area*?
2. Bagaimana upaya peningkatan keamanan pada MT. B. Ocean saat melewati daerah *high risk area*?

D. Tujuan Penelitian

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

1. mengetahui faktor yang menyebabkan kurangnya keamanan pada MT. B. Ocean.

2. mengetahui upaya apa saja yang dilakukan guna meningkatkan keamanan pada MT. B. Ocean.

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 academica 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

A. Deskripsi Teori

1. Upaya

Pengertian upaya menurut Achjar (2023:1787) “Upaya dapat diartikan sebagai usaha, pemikiran, atau tindakan yang dijalankan untuk mencapai tujuan tertentu, menyelesaikan masalah, menemukan solusi, dan sejenisnya. Dengan kata lain, upaya merujuk pada langkah-langkah, akal pikiran, atau usaha yang dilakukan untuk mengatasi suatu permasalahan dengan tujuan mencapai hasil atau solusi yang diinginkan.

Menurut kbpi upaya adalah Segala sesuatu yang dilakukan untuk mencapai suatu tujuan atau tujuan tertentu Upaya merupakan bagian dari sebuah kedudukan yang harus dilakukan oleh seseorang.

2. Peningkatan

Menurut kbpi Peningkatan berasal dari kata "tingkat," yang merujuk pada lapisan atau susunan dari suatu hal. Dalam konteks ini, peningkatan mencakup upaya dan kegiatan yang bertujuan membuat sesuatu menjadi lebih baik daripada sebelumnya. Untuk mencapai peningkatan, perlu adanya perencanaan dan pelaksanaan yang baik. Perencanaan dan pelaksanaan tersebut harus saling terkait dan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

3. Keamanan

Keamanan secara umum dapat didefinisikan sebagai situasi di mana keselamatan jiwa dan keamanan harta benda terjaga, bebas dari gangguan baik secara fisik maupun psikologis, serta terlindungi dari berbagai ancaman, gangguan, dan potensi bahaya. Sagena (2020:07) Hal ini dijelaskan lagi menurut Ranggaini (2023), Keamanan berkaitan dengan kondisi psikologis dan situasi yang bebas dari ancaman, gangguan, ketakutan, dan risiko.

Keamanan merupakan aspek utama yang menyangkut nasib kelompok manusia tertentu, sekaligus terkait dengan keyakinan akan kebebasan dari berbagai ancaman. Pada dasarnya, hal ini berkaitan dengan kelangsungan hidup, namun juga mencakup sejumlah aspek dan urusan terkait dengan kondisi keselamatan berlanjut. Faktor-faktor yang memengaruhi keamanan dapat dikelompokkan ke dalam lima sektor utama, yaitu: militer, politik, sosial, ekonomi, dan lingkungan Joseph (2023).

4. *High Risk Area*

Merupakan area yang berada dalam daerah *Voluntary Reporting Area* (VRA) mengidentifikasi peta keamanan maritim yang ditunjuk *United Kingdom Marine Trade Operations*(UKMTO) 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. *Joint War Committee(JWC)*

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

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 rea 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 *The United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 menyebutkan semua negara mempunyai kewajiban untuk kerjasama dalam penanganan *piracy* ini. Seperti diketahui kegiatan bajak laut di kawasan 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 *kru* 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 *kru* 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 apapun 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. Ship Security Plan/Rancangan Keamanan Kapal (SSP)

Ship security plan atau rancangan keamanan kapal menurut buku International Ship and Port Facility Security Code (ISPS CODE) 2006 adalah suatu panduan dimana keamanan kapal harus tetap dijaga, karena bila tidak sangat membahayakan nyawa orang-orang yg ada di atas kapal, muatan unit pengangkut muatan, store atau kapal dari risiko suatu insiden, oleh karena itu dimana setiap awak kapal berdinamika 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 dimaksudkan 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, *kru* 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 *kru* kapal.

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

- a. *Ship Security Officer (SSO)* / 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. *Company Security Officer (CSO)* / 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 didapat oleh *kru* kapal pada saat kapal berada di pelabuhan tersebut 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. *International Ship and Port Facilities Security Code* (ISPS Code)

Merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, kru 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 *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code).

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

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

Sistem keamanan pertama ini dapat dikatakan keamanannya normal-normal 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 bawaannya, dengan orang-orang yang tidak diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya.
- 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 yang 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 kesepakatan tertutup kepadanya, kecuali ada alasan keamanan yang kuat untuk melakukan, awak kapal tidak diperbolehkan untuk menggeledah koleganya sendiri atau barang barang pribadinya bawaannya. Kegiatan pengeledahan wajib dilakukan dengan cara-cara yang mengingat hak asasi manusia perorangan 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 personil 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 di dalam 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 penggeledahan 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)

Pada sistem keamanan yang terakhir ini, lebih konkrit dan sangat-sangat berbahaya sekali sehingga perlu diberlakukan. Seluruh *kru* 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 *kru* kapal baik dari ABK, hingga orang-orang mesin. Biasanya bila sistem ini dilaksanakan tidak ada *kru* kapal yang diperbolehkan turun ke darat bahkan perlengkapan untuk kapal pun tidak diperbolehkan. Pada tingkat keamanan III, kapal harus mematuhi instruksi ini, yang dikeluarkan oleh pihak-pihak yang sedang menangani 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 izin.
- 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 kontrol lain.
- 2). Ruangan yang berisi sistem dan peralatan surveillance 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
- 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 penggeledahan 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:

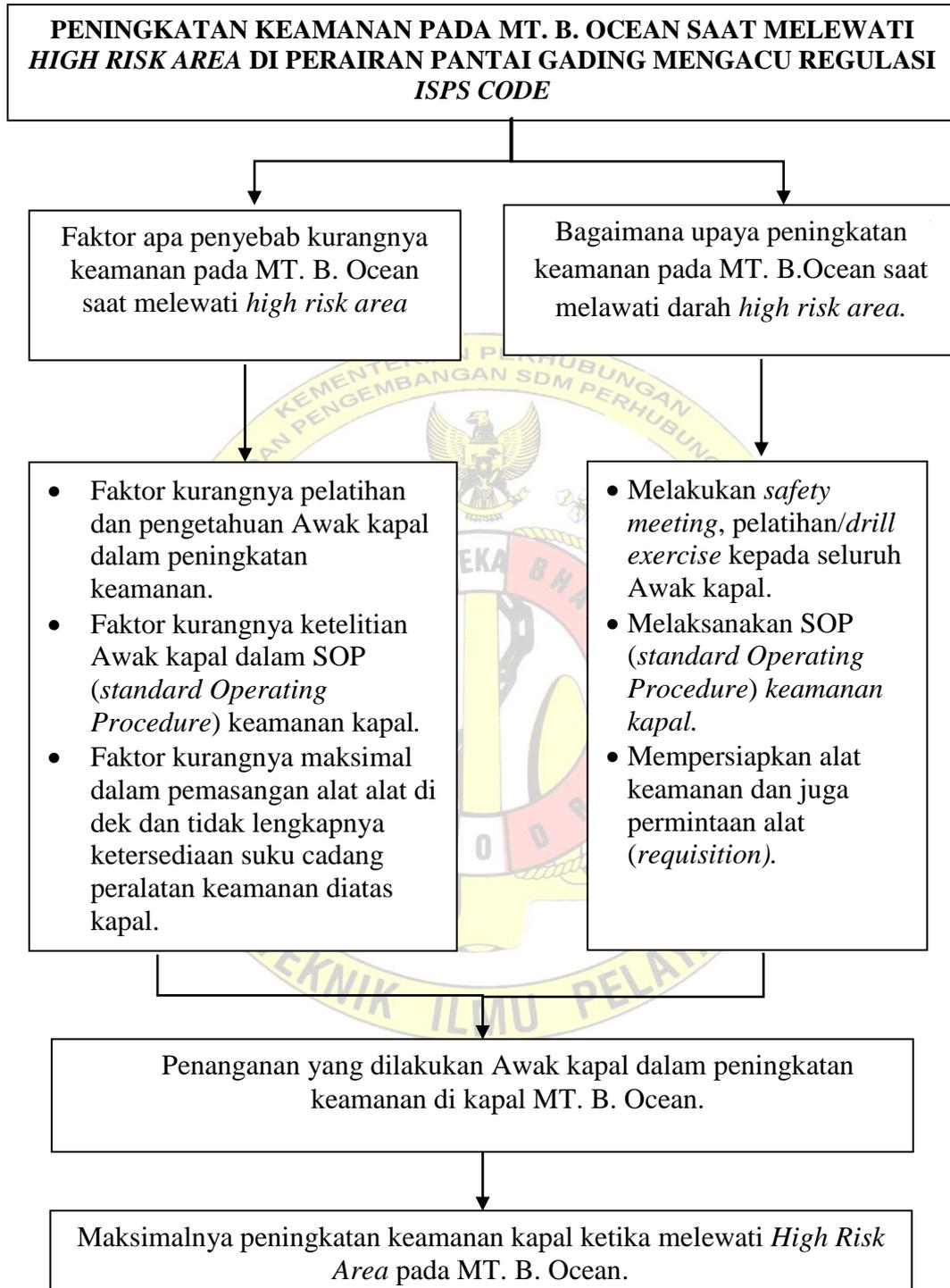
- 1). Arti dan konsekuensi yang timbul pada tingkat keamanan yang berbeda.
- 2). Pengetahuan tentang rancangan darurat dan prosedur keadaan darurat.
- 3). Pengenalan dan pendeteksian terhadap senjata, zat-zat berbahaya dan alat-alat yang berbahaya.
- 4). Pengenalan terhadap karakteristik dan pola tingkah 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 dikonversikan oleh IMO. Oleh karena itu, dengan keputusan dari IMO itu sendiri, maka

resmi disahkan 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. Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya tentang peningkatan keamanan pada MT. B. Ocean saat melewati *high risk area* di perairan pantai gading mengacu regulasi *ISPS CODE* dengan demikian maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Dapat kita ketahui dari faktor kurangnya peningkatan keamanan saat kapal melewati *High Risk Area* menimbulkan risiko atau dampak terhadap keselamatan kru 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. Dalam upaya peningkatan keamanan saat kapal melewati *high risk area* Peran Mualim I 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 penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti maka, penelitian ini mempunyai keterbatasan karena penelitian ini hanya fokus meneliti dan menganalisis regulasi *ISPS CODE* pada saat melewati high risk area. Masih banyak faktor lain yang mempengaruhi keamanan kapal pada saat memasuki *high risk area*, faktor yang mempengaruhi keamanan saat memasuki *high risk area* tersebut dapat dilakukan dan di analisis oleh peneliti lain.

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* dan pelaksanaan *drill*

exercise secara berkala untuk menunjang kelancaran dalam peningkatan keamanan.

2. Mempersiapkan dan melakukan pengecekan alat keamanan di atas kapal seperti *razor wire*, *anti piracy jet gun*, dan boneka pengelabu 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
- Achjar, K. A. H 2023 *Metode Penelitian Kualitatif: Panduan Praktis untuk Analisis Data Kualitatif dan Studi Kasus*. PT Sonpedia Publishing Indonesia.
- Aji, N. H. P, 2022, *Upaya Pencegahan Piracy Attack Saat Melintasi High Risk Area (Hra) di MV Pan Kristine*, Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Aritonang Sovian, Laksmono, Rudi, Hardiyatno, Budi, 2017 *Optimasi Pengamanan Transportasi Komoditas Strategis Dalam Mendukung Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Alur Laut Kepulauan Indonesia*.
- Association, L. M, 2022 Joint war committee. Joint War, Retrieved December 7, 2022, from <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2019 *KBBI Daring*, Diakses tanggal 25 Januari 2024 dari <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/upaya>
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2024 *KBBI Daring*. Diakses tanggal 25 Januari 2024 <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/peningkatan>
- 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/>
- Cosy, A. M, 2020 *Optimalisasi Penerapan Isps Code Di Mv. Oriental Silver Dalam Upaya Pencegahan Pembajakan di Perairan Wangi-Wangi*. Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

- Djaali, 2021 *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Jakarta Timur: PT Bumi Aksara.*
- Fadhallah, R. A, 2021 *Wawancara, Unj Press.*
- Hidayat, A. A, 2021 *Menyusun instrumen penelitian & uji validitas-reliabilitas. Health Books Publishing.*
- Ibnu, A. W, 2015 *Kesiapan kru 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/>
- Joseph, J, 2023 *State, society and environmental security in international relations theory. Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences, 16(2), 171-190.*
- Kuada, C. E, 2019 *Upaya-Upaya Menangani Permasalahan Pembajakan Di Laut, Lex Et Societatis, 7(6).*
- Makbul, M, 2021 *Metode pengumpulan data dan instrumen penelitian.*
- 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>*
- Mekarisce, A, 2020 *Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat, Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat, 12(3).*
- Nasution, A. F, 2023 *Metode Penelitian Kualitatif.*
- 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>

- Pranyoto, P, & Kundori, K, 2022 *Optimalisasi Penerapan Isps Code Berdasarkan Tingkat Keamanan Dalam Menunjang Keamanan Kapal Dan Pelabuhan. Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(1), 1-7.
- Prasetyo, K. A, Prakoso, L. Y, & Sianturi, D, (n.d.) 2020 *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>
- RANGGAINI, A. G 2023 *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman (Safe Behavior) Pada Pekerja Proyek Pembangunan Universitas Negeri Jakarta, Doctoral Dissertation, Universitas Negeri Jakarta.*
- Sagena, U. W, & Mustamin, M. H 2020 *Memahami Konsep Keamanan Energi: Antara Pendekatan Tradisional dan Non-Tradisional, GOG, (n.d.) Retrieved December 7, 2022, from https://gog-mdat.org/*
- Saputra, M. R. A, Chalid, F. I, & Budianto, H, 2023 *Metode Ilmiah dan Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan Kepustakaan (Bahan Ajar Madrasah Riset) Nizamia Learning Center.*
- Sugiyono, 2022 *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Bandung: Alfabeta, CV.*
- Veronica, A, 2022 *Pengertian Metodologi Penelitian Kuantitatif, Metodologi Penelitian Kuantitatif, 4.*
- Widiyantoro, Subardi & Ndori 2020 *Pengaruh Kerusakan Jack Hydraulic Terhadap Proses Bongkar Muat di MV Sri Wandari Indah, Dinamika Bahari, Semarang.*

LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship Partikular

SHIP'S PARTICULARS

| | | | |
|--------------------------------|---|---------------------------|--|
| NAME OF VESSEL | MT. B. OCEAN | FWA | 140 mm |
| KIND / TYPE OF VESSEL | OIL / CHEMICAL TANKER | TPC AT SUMMER DWT | 14.48 M.T. |
| FEATURES | +A1, OIL/CHEMICAL CARRIER(E), +AMS, VEC | VSL'S TOTAL CONSTANT | 112.751 M.T. (APPROX.) |
| PORT OF REGISTRY | MAJURO | HT. OF MAST ABOVE KEEL | 36.54 M |
| NATIONALITY | MARSHALL ISLANDS | DIST. AFT. TO BRIDGE | 23.00 M |
| CALL SIGN | V7VL2 | DIST. BOW TO BRIDGE | 82.50 M |
| OFFICIAL NBR. | 4147 | DIST. BRIDGE TO MANIFOLD | 26.20 M |
| IMO NBR. | 9377834 | DIST. STERN TO MANIFOLD | 49.20 M |
| MMSI/NBOP_DSC/EPIRB. NBR. | 538004147, 538004000 | DIST. BOW TO MANIFOLD | 56.30 M |
| INMARSAT-FB500/FB250 I.D. NBR. | TEL: +870 773 408 040/+870-773-835-466 FAX: +870-783-830-001 E-MAIL: bocan@amosconnect.com | SIZE OF CARGO MANIFOLD | 6 INCH (HY.VAR.REDUCERS) |
| CLASS NUMBER | CLASS KR NO. 1000007 | NO. OF CARGO TANKS | TWELVE (12) INCL SLOPS |
| INMARSAT-C I.D. NBR. | TLX: 453836189 | MAIN ENGINE | MAKER : WARTSILA MODEL : 6L32 M.C.R : 3910 PS x 750 RPM |
| OWNER | OCEAN MARINE HOLDINGS CO., LTD Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island Majuro MH 99960 Marshall Islands | AUXILIARY ENGINES | THREE - YANMAR 6N165L-EN |
| OPERATOR/MANAGER | SK SHIPPING CO.,LTD 19th Floor, Namsan Green Building, 257, 5-ga, Namdeongmun-ro, Chung-gu, Seoul, Korea | PROPELLER | TYPE : C.P.P. 4-BLADES DIAMETER : 3.800 M PITCH : 0.6701 M |
| BUILDER | QINGDAO HYUNDAI SHIPBUILDING CO., LTD QINGDAO, CHINA | RUDDERTYPE | BALANCED RUDDER - 1SET WITH TWO HYD. ELECT. MOTORS |
| YEAR OF BUILD | 2010 | TYPE OF BOW | BULBOUS BOW |
| BUILDER'S HULL NO. | QNS-206 | TYPE OF STERN | TRANSOM ASTERN |
| KEEL LAID | 15TH NOVEMBER 2007 | CARGO PUMPS | 10 FRAMO SD125-S / 200 M3/H 2 FRAMO SD100 / 100 M3/H |
| LAUNCHED | 07TH MAY. 2008 | PORTABLE PUMP | 1 FRAMO TK-80 / 70 M3/H |
| DELIVERED | 14TH DECEMBER 2010 | BALLAST PUMP | 2 FRAMO SB200 / 250 M3/H |
| CLASSIFICATION | KOREAN REGISTER (KR) | TANK CLEANING PUMP | 1 FRAMO 4VF1 / 60 M3/H |
| TRADE/NAV. AREA | FOREIGN GOING/OCEAN GOING | HOSE HANDLING CRANE | (1) SWL 3.0 T x 13 M/R |
| G.R.T. INT. | 3,978 | PROV. HANDLING CRANE | (1) SWL 1.8 T x 7.5 M/R |
| N.R.T. INT. | 1,783 | ANCHORS | 2 NOS. CAST IRON STOCKLESS BOW ANCHORS EACH WT, 3050 KG |
| PANAMA (GRT) | | ANCHOR CHAINS | 9.0 SHACKLES x 27.5M DIAMETER, 50 mm |
| SUEZ (GRT / NRT) | | F.O. CONSUMPT, AVE. DAILY | AVE. 10.60 / DAY |
| L.O.A. | 105.50 M | D.O. CONSUMPT, AVE. DAILY | 1.0 Tons |
| L.B.P. | 68.12 M | F.W. CONSUMPT, AVE. DAILY | 7.0 Tons |
| PANAMA (GRT) | | F.W. PRODUCTN, AVE. DAILY | 8.5 Tons |
| BREADTH MOULDED | 16.80 M | CAPACITY | |
| DEPTH MOULDED | 08.60 M | COMPLEMENT | 22 PERSONS (FREE FALL LIFEBOAT) |
| SUMMER LOAD DRAFT (EXT.) | 06.60 M | CARGO 98% | 8315.365 m3 (INCL SLOP P/S 196.929 m3) |
| FREEBOARD DWT 5692.734 | 2.011 M | BALLAST | 2439.474 m3 (INCL FPT 130.064 m3) |
| LIGHT DRAFT | 2.303 M | F.W. | 363.817 m3 (INCL CLN WT 200.946 m3) |
| LIGHT WEIGHT/DISPL | 2436.733 MT | F.O. | 273.708 m3 (100%) |
| DISPLACEMENT DWT (AT S.L.W.L) | 8129.467 MT | D.O. | 68.580 m3 (100%) |
| DEADWEIGHT (AT S.L.W.L) | 5692.734 MT | L.O SUMP TK. | 27.466 m3 (100%) |
| NORMAL BALLAST COND. (DRAFT) | F: 3.018 M, A: 6.776 M, MEAN: 4.897 M | NUMBER OF CREW | 20 INCLUDING MASTER |
| COLOR OF HULL/ACCOMM/DECK | REDBROWN/WHITE/GREEN | | |
| COLOR OF CHIMNEY / MARK | LIGHT BROWN | | |



Lampiran 2 Kru List

IMO CREW LIST

This form is to be completed on arrival and departure

| Arrival <input type="checkbox"/> | | Departure <input checked="" type="checkbox"/> | | | 3. Date of Arrival+Departure | | | |
|---|---------------------------------|---|----------------|------------------|------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| 1. Name of ship B. OCEAN | | 2. Port of Arrival - | | | 06/Dec/2021 | | | |
| 4. Nationality of Ship MARSHALL ISLANDS | | 5. Port of Departure ABIDJAN, IVORY COAST | | | | | | |
| No. | 7. Family Name, Given Name | 8. Rank | 9. Nationality | 10. Sign-On Port | 11. Sign-On Date | 13. Passport Number | 14. Date Of Birth | 15. Passport Expiry |
| 1 | Moon Junhyoung | Master | Korean | Abidjan | 3/Dec/2021 | M65232796 | 1/Oct/1983 | 26/Jan/2031 |
| 2 | Irwan Setiawan | C/O | Indonesian | Abidjan | 5/Dec/2021 | C8428407 | 10/Aug/1971 | 16/Feb/2027 |
| 3 | Adi Qomarudin | 2/O | Indonesian | Abidjan | 12/Mar/2022 | C2966397 | 28/Apr/1990 | 4/Mar/2024 |
| 4 | Wendy | 3/O | Indonesian | Abidjan | 27/Sep/2021 | C3900800 | 30/Jun/1994 | 24/May/2024 |
| 5 | Hong Woojae | C/E | Korean | Abidjan | 10/Mar/2022 | M31081338 | 18/Oct/1983 | 9/Aug/2027 |
| 6 | Arnol Lumbangaol | 1/E | Indonesian | Abidjan | 27/Jan/2022 | X1167918 | 4/Jul/1982 | 7/Jan/2026 |
| 7 | Agustinus Payung | 2/E | Indonesian | Abidjan | 29/Nov/2021 | C8102674 | 2/Aug/1980 | 10/Nov/2026 |
| 8 | Kevin Kurnia Susanto | 3/E | Indonesian | Abidjan | 12/Mar/2022 | C8263071 | 20/Nov/1994 | 17/Jan/2027 |
| 9 | Risal Rambung | BSN | Indonesian | Abidjan | 26/Jul/2021 | C7833863 | 27/Feb/1992 | 7/May/2026 |
| 10 | Haryanto | AB A | Indonesian | Abidjan | 12/Mar/2022 | C8104439 | 27/Feb/1980 | 13/Dec/2026 |
| 11 | Rusli | AB B | Indonesian | Abidjan | 05/Dec/2021 | C0813411 | 29/Sep/1979 | 23/Aug/2023 |
| 12 | Komarudin Bina Alamsyah | AB C | Indonesian | Abidjan | 29/Nov/2021 | C2249518 | 20/Sep/1986 | 4/Jan/2024 |
| 13 | Muhammad Farhan Naufal Alfarizy | D/CDT | Indonesian | Abidjan | 5/Dec/2021 | C7541249 | 7/Mar/2001 | 21/Apr/2026 |
| 14 | Gadang Kumorojati | D/CDT | Indonesian | Abidjan | 5/Dec/2021 | C7541809 | 13/Sep/2000 | 21/Apr/2026 |
| 15 | Armando Ardi | D/CDT | indonesian | Abidjan | 5/Dec/2021 | C1705097 | 28/Mar/2001 | 11/Dec/2023 |
| 16 | Tofik Iman | OLR 1 | Indonesian | Abidjan | 12/Mar/2022 | C7790677 | 7/Jul/1986 | 15/Aug/2024 |
| 17 | Firman Nurhakim | OLR 2 | Indonesian | Abidjan | 12/Mar/2022 | C8427671 | 22/Aug/1986 | 23/Feb/2026 |
| 18 | Aryo Legowo | OLR 3 | Indonesian | Abidjan | 27/Sep/2021 | C6788202 | 31/Oct/1972 | 11/Mar/2025 |
| 19 | Muhamad Nuryanto | C/COOK | Indonesian | Abidjan | 12/Mar/2022 | C8425843 | 3/Sep/1981 | 9/Apr/2026 |

Total 19 Persons (2 Korean, 17 Indonesian)



Lampiran 3 Zona merah yang ditandai di ECDIS



Lampiran 4 Skenario *citadel drill* saat terjadi penyerangan di laut

SHIP SECURITY DRILL SCENARIO

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

Lampiran 5 Education/Training Report Citadel Drill

| 교육/훈련 완료 보고서 EDUCATION/ TRAINING REPORT | | | | 선명 : Ship name: MT.B.Ocean | | | |
|--|----------------------------|--|------------------|---|----------------------|---------------------------|------------------|
| | | | | 작성 일자: Written date: 09 th Jun 2023 | | | |
| 담당 Personnel in Charge | | C/O | | 시행일시 Date | | 09 th Jun 2022 | |
| 강사 Instructor | | Master | | 교육장소 Place | | Abidjan | |
| 평가 방법 Method of Evaluation | | <input checked="" type="checkbox"/> 관찰구두(Observation) <input type="checkbox"/> 필답(Writing) <input type="checkbox"/> 과제(Task)- <input type="checkbox"/> 기타(Others) | | | | | |
| 1. 교육/훈련 과정 상세 내용 Contents in detail: Detail of Drill : Citadel Drill Position : AT High Sea Abidjan/ 09:00-09:30 LT 1. General alarm sounded, Master announced on P. A system attempted boarding of vessel by pirates drill. 2. All crew mustered in main deck accommodation with additional provision, first aid and portable means of communication. 3. Closed all doors and openings access in the accommodation and engine room. Report to bridge master alert to office by activation of SSAS (Simulation). 4. All crew proceed to citadel and locked from inside, LSA & FFA available and ready in citadel, contact with SSO and International fusion center established via iridium phone in citadel (simulation only). 5. After citadel drill over, master & C/O correct activities and give material about citadel drill. Finished the drill and dismissed all crews. | | | | | | | |
| 교육훈련대상자 Trainee | | | | | | | |
| 직책 Rank | 성명 Name | 서명 Sign. | 평가 Evaluation | 직책 Rank | 성명 Name | 서명 Sign. | 평가 Evaluation |
| C/O | Irwan Setiawan | | | CDT 3 | Armando Ardi | | |
| 2/O | Adi Qomarudin | | | C/E | Hong Woojae | | |
| 3/O | Wendy | | | 1/E | Amol Lumbangaol | | |
| BSN | Risal Rambung | | | 2/E | Agustinus Payung | | |
| AB A | Haryanto | | | 3/E | Kevin Kurnia Susanto | | |
| AB B | Rusli | | | OILER A | Tofik Iman | | |
| AB C | Komarudin Bina Alamsyah | | | OILER A | Firman Nurhakim | | |
| CDT 1 | M. Farhan Naufal Alfarizzi | | | OILER A | Aryo Legowo | | |
| CDT 2 | Gadang Kumorojati | | | C/COOK | M. Nuryanto | | |
| ※ '서명'란은 피교육자의 서명을 득하고, '평가'란 에는 평가를 실시한 경우 평가 결과(점수 또는 A~E)를 기재한다. Write trainee's signature on "Sign.", and the results (grades or A~E) on "Result". A grade: 100~91, B grade: 90~81, C grade: 80~71, D grade: 70~61, E grade: 60~0 | | | | | | | |
| 2. 개선방향 및 기타 Improvement and Remarks ALL CREW UNDERSTOOD THEIR DUTIES AS PER MUSTER LIST. RESULT IN SATISFACTORY | | | | | | | |
| 3. 교육 미실시 사유(평가 미흡자) 및 차후 계획 Reason that do not execute the education (the person who estimate insufficiency) and next plan | | | | | | | |
| 4. 첨부 Attachment | | | | | | | |
| 승인 Approved by | | | | 서명 Sign | | 날짜 Date | |
| 선장 Master: Moon Junhyoung | | | | | | 09 th Jun 2022 | |

P3-32

DOORAE SHIPPING CO., LTD.

2018.01.01

Lampiran 6 Awak kapal setelah melakukan *Citadel Drill*



Lampiran 7
Emergency Contact

EMERGENCY CONTACT DETAILS - HRA

Indian Ocean / Gulf of Aden / Mediterranean

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

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 | hqjtfoppulosshield@yahoo.com |
| Naval Headquarters Operations Room | +234 (0)813 879 9220 | oproomnhq@yahoo.ca |
| 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 | info@mtiscgog.org |
| MDAT -GOG | +33 (0)2 98 22 88 88 | watchkeepers@mdat-gog.org |
| 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 | info@recaap.org |
| Singapore Information Fusion Centre | +65 9626 8965 +65 6594 5728 | ifc_do@defence.gov.sg |

IMB

| Particulars | Telephone | Email |
|-------------------------------------|-----------------|--|
| International Maritime Bureau (IMB) | +60 3 2031 0014 | piracy@icc-ccs.org |

Lampiran 8 Transkrip Wawancara

TRANSKIP WAWANCARA

Tanggal Penelitian : 5 Desember 2021 - 26 Desember 2022

Nama Kapal : MT. B. Ocean

Nama Perusahaan : PT. Amas Samudera Jaya

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

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*)

DAFTAR PERTANYAAN
Lampiran 9 Hasil wawancara 1

Hasil wawancara

Narasumber : Moon Junhyoung

Jabatan : Nakhoda

Kapal : MT. B Ocean

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

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

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

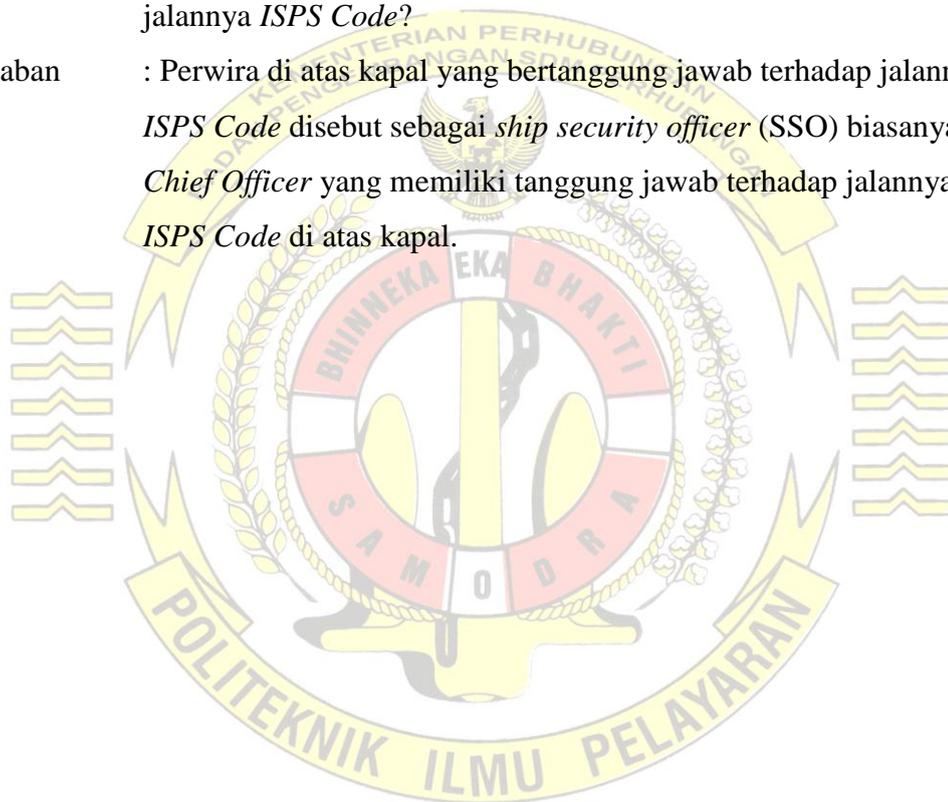
Jawaban : *ISPS Code* merupakan peraturan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) yang bertujuan untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan salah satu tujuannya adalah untuk mencegah dan mengurangi ancaman terhadap kapal, termasuk pembajakan.

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

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

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

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



Lampiran 10 Hasil wawancara 2

Hasil wawancara

Narasumber : Irwan Setiawan

Jabatan : Mualim I

Kapal : MT. B Ocean

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

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

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

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

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

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

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

Lampiran 11 Hasil wawancara 3

Hasil wawancara

Narasumber : Adi Qomarudin

Jabatan : Mualim II

Kapal : MT. B Ocean

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

Jawaban : 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.

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

Jawaban : • *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.

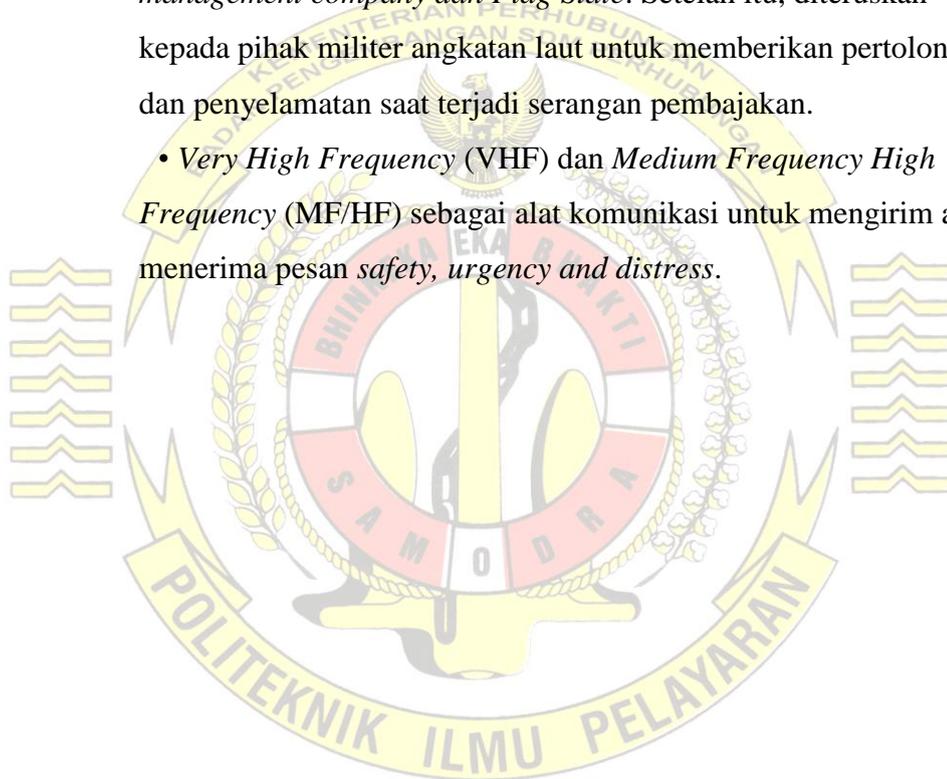
• *Electronic Chart Display and Information Systems* (ECDIS) berperan untuk mengetahui keberadaan kapal secara langsung dan menunjukkan alur pelayaran sesuai dengan rancangan rute pelayaran.

• *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*.



Lampiran 12 Hasil wawancara 4

Hasil wawancara

Narasumber : Wendy

Jabatan : Mualim III

Kapal : MT. B Ocean

Pertanyaan : Sebagai perwira jaga apa saja yang anda lakukan pada saat kapal memasuki daerah *High Risk Area*?

Jawaban : Kita melakukan laporan seperti: *Imital report, daily report, final report*, kemudian melaporkan melalui *via email* atau *website* ke *Martime domam awareness for trade - Gulf of Guinea*.

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

Jawaban : Sebagai perwira yang sedang melaksanakan jaga harus memastikan baik mengamati maupun mengawasi objek di sekitar 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.

Lampiran 13 Hasil wawancara 5

Hasil Wawancara

Narasumber : Risal Rambung

Jaabatan : Bosun

Kapal : MT. B Ocean

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

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

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

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

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

Jawaban : Anak buah kapal melakukan perlindungan fisik kapal atas dasar perintah dari *ship security officer* (SSO) dengan melakukan pemasangan *razor wire* di sekitar area *deck* kapal dari haluan sampai dengan buritan, memasang *fire hose* di titik yang memiliki potensi untuk naiknya pembajak ke atas kapal, memasang boneka *dummy* di sekitaran area buritan kapal dikarenakan area tersebut menjadi titik buta dalam pengawasan *officer* jaga saat berada di anjungan dan menutup semua akses di atas kapal yang dapat memungkinkan pembajak untuk naik ke atas kapal atau masuk ke dalam akomodasi kapal.

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

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

Pertanyaan : Apakah kendala atau faktor penghambat dalam persiapan peralatan keamanan dikapal?

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

Pertanyaan : Bagaimana langkah anda dalam pemasangan peralatan keamanan di kapal?

Jawaban : Untuk pemasangan peralatan keamanan di dek saya bekerja bersama juru mudi dan juga cadet berdasarkan perintah dari Muallim I yang telah memiliki serta memahami acuan regulasi yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

Lampiran 14 Hasil wawancara 6

Hasil wawancara

Narasumber : Rusli

Jabatan : Juru Mudi II

Kapal : MT. B Ocean

Pertanyaan : Apa tanggapan anda terkait hal ini khusus nya terhadap *kru* dek?

Jawaban : perlu di jelaskan dan pengarahan kepada *kru* tentang prosodur 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 pengarahan agar *kru* dapat paham dan mengerti dengan baik.

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

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

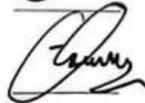
Lampiran 12 Lembar pengesahan wawancara

This interview attachment has been approved by :

Respondents 1 : Nakhoda (Master)



Respondents 2 : Mualim I (Chief Officer)



Respondents 3 : Mualim II (Second Officer)



Respondents 4 : Mualim III (Third Officer)



Respondents 5 : Bosun (Boatswain)



Respondents 6 : Juru Mudi II (Able Seaman)



Acknowledge by Master
MT. B. OCEAN



Capt. Moon Junhyoung

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : GADANG KUMOROJATI
2. Tempat, Tanggal Lahir : PURWOREJO, 13 SEPTEMBER 2000
3. Alamat : RT 01, RW 01, WANGUNREJO,
BANYUURIP, PURWOREJO
4. Agama : ISLAM
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : ALIF AJI DWI SANTOSO
 - b. Ibu : ENY WIDIASTUTI
4. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD N PANGEN GUDANG
 - b. SMP : SMP N 6 PURWOREJO
 - c. SMA : SMA N 3 PURWOREJO
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Pengalaman Praktik Laut (PRALA)
 - a. Kapal : MT. B. OCEAN
 - b. Perusahaan : PT. AMAS SAMUDERA JAYA
 - c. Alamat : Blok 77 No.79, Jl. Boulevard Bar. Raya Blok B4 No.83, Rt.18/Rw.8, Klp. Gading Bar., Klp. Gading, Kota Jkt Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta , Indonesia.