

KARYA ILMIAH TERAPAN
UPAYA PENCEGAHAN *PIRACY ATTACK* PADA KAPAL MV.
PAN QUANTUM SAAT MELINTASI *HIGH RISK AREA*



MOCH. RIZKY RAMADHAN

NIT. 0921010109

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2025

KARYA ILMIAH TERAPAN
UPAYA PENCEGAHAN *PIRACY ATTACK* PADA KAPAL MV.
PAN QUANTUM SAAT MELINTASI *HIGH RISK AREA*



MOCH. RIZKY RAMADHAN

NIT. 0921010109

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDISARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Moch. Rizky Ramadhan

Nomor Induk Taruna : 09.21.010.1.09

Program Studi : Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa skripsi yang saya tulis dengan judul :

UPAYA PENCEGAHAN *PIRACY ATTACK* PADA KAPAL MV. PAN QUANTUM SAAT MELINTASI *HIGH RISK AREA*

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya sendiri menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 11 Mei 2025



MOCH. RIZKY RAMADHAN
NIT. 0921010109

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN
PROPOSAL KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : Upaya Pencegahan *Piracy Attack* pada Kapal MV. Pan
Quantum saat Melintasi *High Risk Area*
Program Studi : Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Nama : Moch. Rizky Ramadhan
NIT : 0921010109
Jenis Tugas Akhir : ~~Prototype / Proyek~~ / Karya Ilmiah Terapan*
Keterangan: *(coret yang tidak perlu)

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk
dilaksanakan Uji Kelayakan Proposal

Surabaya, 16 Desember 2024

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



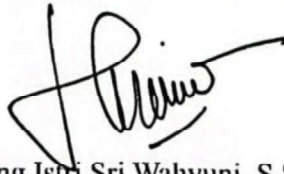
(I'ie Suwondo, S.Si.T, M.Pd)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770214 200912 1 001



(Muhammad Dahri, S.H, M.Hum)
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19610115 198311 1 001

Ketua Program Studi

Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



(Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.SiT, M.Sda.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781217 200502 2 001

**PERSETUJUAN SEMINAR
HASIL TUGAS AKHIR**

Judul : Upaya Pencegahan *Piracy Attack* pada Kapal MV. Pan
Quantum saat Melintasi *High Risk Area*
Program Studi : Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Nama : Moch. Rizky Ramadhan
NIT : 0921010109
Jenis Tugas Akhir : ~~Prototype~~ / Karya Ilmiah Terapan / ~~Karya Tulis Ilmiah~~*
Keterangan: *(coret yang tidak perlu)

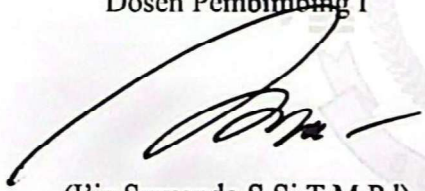
Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk
dilaksanakan Seminar Hasil Tugas Akhir

Surabaya, 06 Mei 2025

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II


(I'ie Suwondo, S.Si.T.M.Pd)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19770214 200912 1 001


(Muhammad Dahri, S.H.M.Hum)

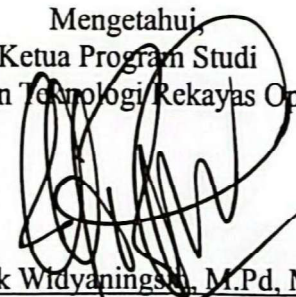
Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19610115 198311 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal


(Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd, M.Mar.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19840411 200912 2 002

PENGESAHAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

UPAYA PENCEGAHAN *PIRACY ATTACK* PADA KAPAL MV. PAN
QUANTUM SAAT MELINTASI *HIGH RISK AREA*


Disusun oleh:

MOCH. RIZKY RAMADHAN
NIT. 0921010109

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir
Politeknik Pelayaran Surabaya


Surabaya, 05 Maret 2025

Dosen Penguji I


(Sutopo, S.Si.T., M.Pd.)


Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751119 201012 1 001

Mengesahkan,
Dosen Penguji II


(T'ic Suwondo, S.Si.T., M.Mar.)

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770214 200912 1 001

Dosen Penguji III


(Muhammad Dahri, S.H., M.Hum.)

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19610115 198311 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal


(Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd., M.Mar.)

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19840411 200912 2 002

PENGESAHAN
LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

UPAYA PENCEGAHAN *PIRACY ATTACK* PADA KAPAL MV. PAN
QUANTUM SAAT MELINTASI *HIGH RISK AREA*


Disusun oleh:

MOCH. RIZKY RAMADHAN
NIT. 0921010109

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir
Politeknik Pelayaran Surabaya


Surabaya, 10 Mei 2025

Dosen Penguji I


(Sutoyo, S.Si.T., M.Pd.)
Penata Tk. I (III/d)


NIP. 19751119 201012 1 001

Mengesahkan,
Dosen Penguji II


(Irie Suwondo, S.Si.T., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)


NIP. 19770214 200912 1 001

Dosen Penguji III


(Muhammad Dahri, S.H., M.Hum.)
Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19610115 198311 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal


(Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19840411 200912 2 002

ABSTRAK

Moch. Rizky Ramadhan, Upaya Pencegahan *Piracy Attack* pada Kapal MV. Pan Quantum saat Melintasi *High Risk Area*. Politeknik Pelayaran Surabaya. Dibimbing oleh I'ie Suwondo, S.Si.T., M.Pd. dan Muh. Dahri, S.H., M.Hum.

Penelitian ini membahas upaya pencegahan serangan perompakan (*piracy attack*) yang dihadapi oleh kapal MV. Pan Quantum saat melintasi *High Risk Area*. Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor-faktor kerentanan kapal terhadap serangan perompakan dan menganalisis prosedur serta langkah-langkah pencegahan yang telah diterapkan. Metode penelitian kualitatif deskriptif digunakan, meliputi observasi, wawancara mendalam dengan awak kapal dan *armed guard* serta analisis dokumen SOP *anti-piracy*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kerentanan kapal MV. Pan Quantum disebabkan oleh keterbatasan pelatihan *drill*, implementasi prosedur yang belum optimal, dan ketidakteraturan penggunaan alat pelindung diri. Berdasarkan temuan tersebut, direkomendasikan peningkatan frekuensi dan kedalaman latihan simulasi, penegakan standar penggunaan APD, serta pembaruan prosedur pengamanan akses dek. Kesimpulannya, penerapan prosedur yang konsisten dan pelatihan terstruktur akan meningkatkan keamanan kapal selama melintasi *High Risk Area*.

Kata Kunci: *piracy attack*, *high risk area*, keamanan maritim

ABSTRACT

Moch. Rizky Ramadhan, Efforts to Prevent Piracy Attacks on MV Ships. Pan Quantum when crossing a High Risk Area. Surabaya Merchant Marine Academy. Guided by I'ie Suwondo, S.Si.T., M.Pd. and Muh. Dahri, S.H., M.Hum.

Abstract. This study discusses the preventive measures against piracy attacks faced by MV. Pan Quantum while transiting High Risk Areas. The purpose of this research is to identify the vessel's vulnerability factors to piracy attacks and analyze the procedures and preventive actions that have been implemented. A descriptive qualitative method was used, including observation, in-depth interviews with crew members and armed guards, as well as document analysis of anti-piracy SOPs. The research findings show that the vulnerabilities of MV. Pan Quantum are due to limited drill training, suboptimal implementation of procedures, and inconsistency in the use of personal protective equipment (PPE). Based on these findings, it is recommended to increase the frequency and depth of simulation drills, enforce PPE usage standards, and update deck access security procedures. In conclusion, consistent implementation of procedures and structured training will enhance vessel security during High Risk Area transits.

Keywords: *piracy attack, high risk area, maritime security*

KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur, kami panjatkan puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat, karunia, serta cinta kasih-Nya yang tiada henti, sehingga kami dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan yang berjudul "Upaya Pencegahan *Piracy Attack* pada Kapal MV. Pan Quantum saat Melintasi *High Risk Area*" dengan lancar dan sesuai dengan harapan. Sholawat serta salam semoga senantiasa tercurah kepada junjungan Nabi besar Muhammad SAW yang telah menjadi teladan umat manusia dalam menuntun menuju kehidupan yang penuh kebenaran dan keberkahan.

Karya Ilmiah Terapan ini disusun sebagai bentuk pemenuhan salah satu syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Sarjana Sains Terapan Pelayaran. Selain itu, karya ini diharapkan mampu memberikan kontribusi positif di bidang pelayaran, khususnya dalam konteks keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. Kami menyadari bahwa karya ini masih jauh dari kata sempurna. Keterbatasan dalam penguasaan materi, waktu yang tersedia, serta ketersediaan data menjadi tantangan dalam proses penyusunannya. Oleh karena itu, kami sangat terbuka terhadap segala bentuk kritik dan saran yang bersifat membangun guna perbaikan dan penyempurnaan karya ini ke depannya.

Dalam proses penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini, kami mendapatkan banyak dukungan, dorongan, dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu, izinkan kami menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada:

1. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya atas bimbingan dan arahnya kepada seluruh taruna dan taruni selama menempuh pendidikan.
2. Ibu Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd., M.Mar. selaku Ketua Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, atas perhatian dan dukungan yang telah diberikan dalam proses penyusunan karya ini.
3. Bapak I'ie Suwondo, S.Si.T, M.Pd selaku dosen pembimbing substansi, yang telah memberikan arahan, masukan ilmiah, serta semangat dalam menyusun isi pembahasan Karya Ilmiah Terapan ini.
4. Bapak Muh. Dahri, S.H., M.Hum yang telah membimbing dalam hal sistematika penulisan serta memberikan masukan berharga terkait format dan struktur penulisan karya ilmiah.
5. Seluruh dosen di lingkungan Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah menanamkan ilmu dan wawasan selama masa pendidikan, yang sangat membantu dalam penyelesaian karya ini.
6. Kepada kedua orang tua tercinta, yang dengan doa, kasih sayang, dan dukungan moril maupun materiil yang tiada hentinya, telah menjadi kekuatan utama dalam menyelesaikan pendidikan ini hingga tuntas.

7. Rekan-rekan taruna dan sahabat seperjuangan yang turut membantu dalam pengumpulan data, memberikan saran, dan menjadi tempat bertukar pikiran selama proses penyusunan karya ini.
8. Serta semua pihak yang tidak dapat kami sebutkan satu per satu, namun telah turut serta memberikan dukungan baik langsung maupun tidak langsung dalam proses penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini.

Saya berharap, hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat yang nyata, baik dalam pengembangan pengetahuan di bidang pelayaran maupun sebagai referensi untuk penelitian lebih lanjut di masa mendatang. Segala bentuk saran dan masukan yang bersifat membangun akan kami terima dengan penuh keterbukaan demi penyempurnaan karya ini di kemudian hari.

Akhir kata, kami ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang telah membantu dan terlibat dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini. Semoga karya ini dapat memberikan kontribusi yang berarti dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan praktik keselamatan pelayaran di masa depan.

Surabaya, 28 April 2025

MOCH. RIZKY RAMADHAN
NIT. 0921010109

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
LEMBAR PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN PROPOSAL	iii
LEMBAR PERSETUJUAN SEMINAR HASIL	iv
LEMBAR PENGESAHAN PROPOSAL	v
LEMBAR PENGESAHN SEMINAR HASIL	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH	3
C. TUJUAN PENELITIAN	3
D. MANFAAT PENELITIAN	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA	6
B. LANDASAN TEORI	9
C. KERANGKA PIKIR PENELITIAN	28
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	29

A. JENIS PENELITIAN	29
B. TEMPAT LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN	32
C. SUMBER DATA DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA	33
D. TEKNIK ANALISIS DATA.....	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	44
A. PENYAJIAN DATA.....	44
B. ANALISIS DATA	50
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	56
A. KESIMPULAN	56
B. SARAN	56
DAFTAR PUSTAKA	59
LAMPIRAN.....	61

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Review Penelitian Sebelumnya</i>	6
Tabel 2. 2 <i>Company Planning Checklist</i> sebelum Memasuki HRA	21
Tabel 2. 3 <i>Company Planning Checklist</i> saat Memasuki HRA	22
Tabel 2. 4 <i>Ship Master's Planning</i> sebelum Memasuki HRA	23
Tabel 2. 5 <i>Ship Master's Planning</i> saat Memasuki HRA	24
Tabel 2. 6 <i>Ship Master's Planning Transit</i> melalui <i>High Risk Area</i>	25
Tabel 2. 7 <i>Ship Master's Planning</i> sebelum Memasuki IRTC	26
Tabel 4. 1 Perbandingan dan Harapan	54

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Berpikir	28
Gambar 3. 1 Kapal MV. Pan Quantum	32
Gambar 4. 1 Pemasangan Razor Wire	47
Gambar 4. 2 Pemasangan Water Cannon.....	48
Gambar 4. 3 Pemasangan Dummy.....	48
Gambar 4. 4 Armed Guard di Atas Kapal.....	49
Gambar 4. 5 Maritime Security Chart.....	49

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ships Particular</i>	61
Lampiran 2 <i>Voyage Memo</i>	62
Lampiran 3 <i>IMO Crew List</i>	63
Lampiran 4 <i>Drill Record</i>	64
Lampiran 5 <i>Piracy Drill Briefing</i>	65
Lampiran 6 Kunci Pintu Akomodasi dengan Plat Besi	66
Lampiran 7 Pedoman Wawancara	67
Lampiran 8 Hasil Wawancara	71
Lampiran 9 <i>Citadel Inventory</i>	81
Lampiran 10 <i>Suspicious Boat</i>	82
Lampiran 11 <i>Piracy Alarm Guideline</i>	83
Lampiran 12 <i>Email Embarkation of Security Guards with Kits</i>	85
Lampiran 13 <i>Company Emergency Response Organization</i>	86
Lampiran 14 <i>MSCHOA Vessel Registration Form 3.0</i>	87
Lampiran 15 <i>UKMTO Initial Report</i>	89
Lampiran 16 <i>UKMTO Daily Position Report</i>	90
Lampiran 17 <i>UKMTO Final Report</i>	91
Lampiran 18 <i>UKMTO Suspicious Irregular Activity Report</i>	92
Lampiran 19 <i>Anti Piracy Guideline</i>	93
Lampiran 20 <i>Armed Guard Transfer Procedure</i>	102
Lampiran 21 <i>Quotation Sheet</i>	104
Lampiran 22 <i>Anti Piracy Message</i>	106
Lampiran 23 Proses Embarkasi <i>Armed Guard</i>	107
Lampiran 24 <i>Weapon Box</i>	108
Lampiran 25 Senjata Siaga di <i>Wings Bridge</i>	109

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal merupakan moda transportasi yang penting dalam mendistribusikan barang dalam jumlah besar yang dapat meningkatkan perekonomian. Kapal, muatan, dan awak kapal merupakan aset berharga yang rentan akan ancaman serangan perompak atau *piracy attack*. Saat ini keamanan maritim menjadi isu krusial, terutama bagi kapal-kapal yang melintasi area berisiko tinggi atau *High Risk Area*. *Piracy attack* adalah ancaman dunia yang sudah ada selama ratusan tahun. Pada zaman sekarang, *piracy attack* sering kali terjadi di daerah-daerah tertentu yang dianggap sebagai *High Risk Area*. Menurut *International Maritime Organization* (IMO) (2010), daerah-daerah ini mencakup perairan di sekitar semenanjung Somalia, Selat Malaka, dan Teluk Guinea, di mana tingkat serangan sering terjadi.

Menurut *World Bank* (2020), *piracy attack* selain mengancam keselamatan awak dan kapal juga membahayakan ekonomi dunia. Biaya yang ditimbulkan akibat *piracy attack*, termasuk asuransi yang lebih tinggi dan kerugian materiil, dapat mencapai miliaran dolar setiap tahunnya. Sebagai bagian dari industri pelayaran internasional, kapal MV. Pan Quantum juga terkena dampak dari bahaya ini. Kapal MV. Pan Quantum adalah kapal berjenis *bulk carrier* berbendera Liberia yang beroperasi di rute perdagangan internasional. Kapal ini memiliki kapasitas angkut yang besar dan beroperasi di jalur strategis yang membuatnya menjadi sasaran bagi perompak yang mencari

keuntungan cepat. Oleh karena itu, penting untuk menemukan dan menerapkan tindakan pencegahan yang efektif selama pelayaran di daerah yang berisiko tinggi.

Menurut data yang dikumpulkan dari berbagai sumber, *piracy attack* telah meningkat di beberapa wilayah dalam sepuluh tahun terakhir. Menurut *Oceans Beyond Piracy* (2010), menyatakan bahwa pada tahun 2019, terjadi lebih dari 200 kasus perompakan di seluruh dunia, sebagian besar di *High Risk Area*. Regulasi internasional, seperti Konvensi PBB tentang hukum laut, memberikan kerangka hukum untuk penanganan *piracy attack*. Namun, penerapan di lapangan sering kali sulit, terutama di negara-negara dengan kapasitas penegakan hukum yang terbatas. Pelatihan dan kesadaran awak kapal sangat penting untuk mencegah *piracy attack*. Pelatihan tentang prosedur keamanan dan evakuasi dapat membantu awak kapal lebih siap dalam situasi darurat.

Beberapa upaya pencegahan yang dapat diterapkan oleh perusahaan pelayaran termasuk penggunaan kawat berduri, penghalang fisik, dan pengawalan oleh kapal angkatan laut. Tujuan dari strategi ini adalah untuk mengurangi kemungkinan perompak untuk menyerang. Menjalankan analisis risiko yang mendalam sebelum memasuki wilayah berisiko tinggi sangat lah krusial. Dengan memperhatikan dengan seksama pola serangan dan karakteristik wilayah, perusahaan pelayaran memiliki kemampuan untuk merancang rute yang lebih aman.

Pemerintah negara-negara yang memiliki jalur pelayaran penting seharusnya terlibat secara aktif dalam menjaga keamanan di kawasannya. Kolaborasi antarnegara di rute pelayaran sangat diperlukan guna menciptakan

kondisi yang aman bagi pelayaran internasional. Dalam konteks kapal MV. Pan Quantum, telah beberapa kali melewati *High Risk Area* seperti di perairan Laut Merah hingga *Gulf of Aden* dan di perairan Pulau Sibutu dan Tawi-Tawi dalam kurun waktu 03 Agustus 2023 hingga 11 Agustus 2024. Penelitian ini akan menggunakan pendekatan kualitatif dengan cara observasi, wawancara dan survei kepada awak kapal dan pihak lain yang terkait. Data yang telah diperoleh dapat memberikan jawaban yang jelas tentang tantangan dan solusi dalam pencegahan *piracy attack*.

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam memberikan rekomendasi bagi perusahaan pelayaran, awak kapal dan pihak berwenang dalam meningkatkan keamanan maritim, serta memberikan kontribusi dalam mengembangkan kebijakan yang lebih baik.

B. RUMUSAN MASALAH

1. Apa faktor penyebab terjadinya *piracy attack* terhadap kapal MV. Pan Quantum saat melintasi *High Risk Area*?
2. Bagaimana prosedur dan langkah pencegahan yang sebaiknya dilakukan oleh kapal MV. Pan Quantum dalam mengatasi *piracy attack*?

C. TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menggali dan memahami secara mendalam permasalahan yang berkaitan dengan upaya pencegahan serangan perompakan (*piracy attack*) pada kapal MV. Pan Quantum saat berlayar di wilayah rawan atau *High Risk Area*. Adapun tujuan khusus dari

penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengkaji dan mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan kapal MV. Pan Quantum memiliki tingkat kerentanan tinggi terhadap aksi pembajakan di perairan *High Risk Area*.
2. Menganalisis secara kritis prosedur serta langkah-langkah pencegahan yang telah diterapkan di kapal MV. Pan Quantum dalam menghadapi potensi serangan perompak selama pelayaran di wilayah berisiko tinggi tersebut.

D. MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata baik dalam bidang keilmuan maupun praktik di lapangan, khususnya dalam meningkatkan aspek keamanan pelayaran saat memasuki kawasan *High Risk Area*. Manfaat dari penelitian ini terbagi menjadi dua kategori utama, yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Memberikan tambahan wawasan bagi peneliti maupun pembaca terkait strategi dan pendekatan dalam keamanan maritim, khususnya yang berkaitan dengan pencegahan aksi perompakan di perairan rawan.
 - b. Menjadi bahan referensi ilmiah dalam kajian keilmuan maritim, terutama yang berhubungan dengan perlindungan kapal dari ancaman *piracy* serta penerapan metode pencegahan yang efektif.
2. Manfaat Praktis
 - a. Memberikan masukan berupa langkah-langkah strategis yang dapat diterapkan untuk meningkatkan sistem keamanan kapal saat melewati

daerah *High Risk Area* dan meminimalkan risiko terjadinya pembajakan.

- b. Menjadi dasar pertimbangan dalam penyusunan kebijakan serta prosedur operasional keselamatan yang lebih komprehensif dan adaptif terhadap potensi ancaman perompakan, guna menciptakan kondisi pelayaran yang lebih aman dan terkendali.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

Tabel 2. 1 *Review Penelitian*
Sumber: Data Peneliti

PENULIS	JUDUL	MASALAH	HASIL
Syaiful Rahmadi, 2024	Strategi Pencegahan <i>Piracy Attack</i> saat Melintasi <i>High Risk Area (HRA)</i> di MV. Pan Energen	Masalah yang dipaparkan berhubungan dengan tingginya frekuensi <i>piracy attack</i> di <i>High Risk Area</i> yang dihadapi oleh kapal MV. Pan Energen. Salah satu masalah utama yang diidentifikasi adalah kurangnya pelatihan awak kapal, di mana pelaksanaan latihan (<i>drill exercise</i>) mengenai <i>piracy attack</i> tidak mendapatkan perhatian yang cukup.	Penelitian ini mencakup pemahaman mengenai strategi pencegahan serangan perompakan di <i>High Risk Area</i> yang diterapkan di MV. Pan Energen. Penelitian ini memberikan rekomendasi yang dapat diterapkan oleh pihak terkait dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan kapal saat berlayar di <i>High Risk Area</i> . Selain itu, penelitian ini juga menganalisis data yang mendalam berdasarkan fakta-fakta yang terjadi selama penelitian.
Rizky Firmansyah, 2023	Upaya Peningkatan Keamanan Pada MT. PNS Serena Memasuki Daerah <i>High Risk Area For Piracy</i> di Perairan Nigeria.	Penelitian ini mengidentifikasi masalah terkait keamanan kapal MT. PNS Serena saat memasuki daerah <i>High Risk Area (HRA) for piracy</i> di perairan Nigeria. Salah satu fokus utama adalah dampak akibat kurangnya peningkatan keamanan pada kapal di wilayah berisiko tinggi. Selain itu, penelitian ini juga mengungkap faktor-faktor yang menyebabkan kurangnya keamanan, seperti kurangnya pelatihan dan pengetahuan awak kapal, serta ketidakmaksimalan dalam penerapan SOP kapal.	Peneliti menyimpulkan bahwa kurangnya peningkatan keamanan dapat menimbulkan risiko terhadap awak kapal serta perusahaan pemilik kapal. Pengetahuan awak kapal mengenai prosedur keamanan dan kelengkapan peralatan keamanan sangat berpengaruh terhadap tingkat keamanan kapal saat memasuki daerah High Risk Area. Selain itu, peran Ship Security Officer (SSO) sangat penting dalam memahami dan meningkatkan pemeliharaan keamanan kapal sesuai dengan panduan yang ada

PENULIS	JUDUL	MASALAH	HASIL
Zaldy Satria & Hariri Mochamad Mansur, 2020	Analisis Strategi Awak Kapal dalam Menghadapi Bahaya Perompakan Ketika Melewati Daerah Berbahaya	Penelitian ini membahas strategi awak kapal dalam menghadapi ancaman perompakan saat melintasi daerah berbahaya atau <i>High Risk Area</i> . Masalah utama yang diidentifikasi dalam penelitian ini adalah kurangnya koordinasi antara pihak kapal, perusahaan, dan otoritas keamanan, yang menyebabkan minimnya perencanaan sebelum kapal memasuki wilayah berisiko tinggi. Ketidaksiapan ini terlihat dari kurangnya familiarisasi dan latihan keselamatan bagi awak kapal, serta keterlambatan dalam memperoleh informasi terkait ancaman spesifik yang ada di wilayah perompakan. Selain itu, penelitian ini juga menemukan bahwa sarana dan alat pencegahan perompakan di atas kapal masih sangat terbatas, seperti jumlah <i>razor wire</i> atau kawat berduri yang tidak memadai, tidak adanya sistem pengawasan seperti <i>CCTV</i> di anjungan kapal, kurangnya penghalang fisik untuk mencegah perompak naik ke kapal, serta ketiadaan tempat perlindungan atau <i>Citadel</i> bagi awak kapal dalam situasi darurat.	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa peningkatan koordinasi antara kapal, perusahaan, dan otoritas keamanan sangat diperlukan untuk mengurangi risiko perompakan. Salah satu langkah yang direkomendasikan adalah penerapan perencanaan perusahaan yang lebih baik, termasuk melakukan familiarisasi dan latihan keamanan sebelum kapal memasuki daerah berisiko tinggi serta mendaftarkan kapal di pusat keamanan maritim seperti <i>Maritime Security Centre Horn of Africa</i> (MSCHOA) dan <i>United Kingdom Maritime Trade Operations</i> (UKMTO) agar informasi tentang ancaman dapat diperoleh secara real-time. Selain itu, peningkatan alat dan sarana pencegahan juga menjadi fokus utama dalam penelitian ini, seperti menyediakan <i>dummy</i> atau boneka manusia di kapal untuk mengelabui perompak, memasang lebih banyak <i>razor wire</i> di sepanjang sisi kapal, serta menyiapkan tempat perlindungan atau <i>Citadel</i> dengan fasilitas komunikasi darurat untuk awak kapal dalam keadaan mendesak. Dengan menerapkan strategi ini, diharapkan kapal yang melintasi daerah berbahaya dapat lebih siap dan terlindungi dari ancaman perompakan, sehingga keselamatan awak kapal dan muatan dapat lebih terjamin.

Berdasarkan Tabel 2.1, dapat diketahui bahwa berbagai penelitian telah mengkaji upaya pencegahan serangan perompakan di *High Risk Area* (HRA) melalui pendekatan yang beragam. Penelitian oleh Syaiful Rahmadi (2024)

berjudul "Strategi Pencegahan *Piracy Attack* saat Melintasi *High Risk Area (HRA)* di MV. Pan Energen" mengungkapkan bahwa tingginya frekuensi serangan perompakan di wilayah HRA sebagian besar disebabkan oleh kurangnya pelatihan dan *drill exercise* yang memadai bagi awak kapal. Penelitian ini merekomendasikan pentingnya peningkatan latihan keamanan dan implementasi strategi pencegahan berbasis data faktual untuk meningkatkan keselamatan kapal selama pelayaran di area berisiko tinggi.

Selanjutnya, penelitian yang dilakukan oleh Rizky Firmansyah (2023) dengan judul "Upaya Peningkatan Keamanan Pada MT. PNS Serena Memasuki Daerah *High Risk Area For Piracy* di Perairan Nigeria" menyoroti pentingnya pemahaman awak kapal terhadap prosedur keamanan serta optimalisasi peran *Ship Security Officer (SSO)*. Kekurangan dalam pelatihan dan penerapan standar operasional prosedur (SOP) menjadi faktor dominan yang menyebabkan peningkatan kerentanan kapal terhadap ancaman perompakan.

Sementara itu, Zaldy Satria dan Hariri Mochamad Mansur (2020) dalam penelitian berjudul "Analisis Strategi Awak Kapal dalam Menghadapi Bahaya Perompakan Ketika Melewati Daerah Berbahaya" mengidentifikasi bahwa lemahnya koordinasi antara kapal, perusahaan, dan otoritas keamanan memperburuk kesiapsiagaan kapal dalam menghadapi ancaman perompakan. Penelitian ini menyarankan penerapan perencanaan perusahaan yang lebih komprehensif, peningkatan familiarisasi serta latihan keselamatan awak kapal, serta penguatan sarana pencegahan fisik di atas kapal seperti pemasangan *razor wire*, penggunaan *dummy* manusia, dan penyediaan *citadel* dengan fasilitas komunikasi darurat.

Secara keseluruhan, hasil dari ketiga penelitian tersebut menegaskan bahwa peningkatan kompetensi awak kapal, koordinasi efektif antar-pihak terkait, dan penguatan perangkat pertahanan fisik di kapal merupakan strategi utama yang diperlukan untuk meminimalisasi risiko serangan perompakan di wilayah *High Risk Area*.

B. LANDASAN TEORI

Di dalam ilmu sosial, teori-teori digunakan untuk menjelaskan fenomena yang diamati dan memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang dunia di sekitar kita. Teori-teori ini juga berperan dalam membangun dasar penelitian dan memberikan panduan dalam merancang kebijakan yang efektif. Landasan teori mengenai upaya pencegahan *piracy attack* pada kapal MV. Pan Quantum saat melintasi *High Risk Area* dapat mencakup beberapa konsep dan teori berikut:

1. *Piracy Attack*

Dalam bahasa Indonesia *piracy attack* dapat diartikan sebagai serangan perompakan atau pembajakan. Tindakan *piracy attack* merupakan kejahatan internasional yang sangat berbahaya dan dapat mengancam jiwa karena awak kapal akan dijadikan sandera dan apabila melawan para perompak tidak segan untuk menghabisi nyawa awak kapal.

a. Definisi dan Karakteristik *Piracy Attack*

Menurut Kurniasanti dan Setiyono (2020), hukum Internasional membedakan penyebutan serangan perompak (*piracy attack*) dengan perampokan bersenjata (*armed robbery*). Serangan perompak (*piracy*

attack) diartikan sebagai tindakan melanggar hukum yang terjadi di laut lepas dengan cara kekerasan dan penahanan secara tidak sah yang dibuat demi kebutuhan individu atau kelompok tertentu. Sedangkan, kejahatan yang terjadi pada wilayah laut disebut sebagai perampokan (*armed robbery*).

Menurut *International Maritime Organization* (IMO), *piracy attack* atau serangan pembajakan laut didefinisikan sebagai tindakan kekerasan yang dilakukan secara ilegal, termasuk penahanan atau perampokan yang ditujukan terhadap awak kapal, penumpang, atau aset di atas kapal maupun pesawat udara. Aksi ini umumnya terjadi di laut lepas, yaitu wilayah perairan yang berada di luar batas yurisdiksi hukum negara mana pun. Definisi dari IMO ini mencerminkan beberapa ciri utama, yaitu:

- 1) Pembajakan laut merupakan gabungan dari berbagai tindakan kriminal, di antaranya kekerasan fisik, penyanderaan, dan perampokan secara paksa. Aksi-aksi ini dilakukan tanpa dasar hukum dan mengancam keselamatan jiwa serta harta benda di atas kapal atau pesawat.
- 2) Kejahatan ini secara khusus berlangsung di wilayah laut bebas (*high seas*) atau area lain yang tidak termasuk dalam yurisdiksi nasional suatu negara. Hal ini menegaskan bahwa pembajakan laut dibedakan dari tindakan serupa yang terjadi di perairan teritorial suatu negara. Jika suatu serangan terjadi dalam wilayah perairan nasional, maka tindakan tersebut dikategorikan sebagai perompakan bersenjata

(*armed robbery against ships*), bukan sebagai pembajakan laut dalam definisi IMO.

- 3) Pembajakan laut yang dilakukan untuk tujuan pribadi atau komersial, secara spesifik tidak termasuk tindakan terorisme atau aktivitas lingkungan sebagai bagian dari definisi pembajakan.
- 4) Serangan yang dilakukan oleh kapal angkatan laut tidak dapat dianggap sebagai tindakan perompakan karena pembajakan harus melibatkan awak atau penumpang dari kapal swasta atau kapal yang dimiliki secara pribadi.

Menurut laporan yang dikeluarkan oleh *International Maritime Bureau* (IMB), perompakan atau *piracy* diartikan sebagai tindakan menaiki kapal secara ilegal dengan maksud untuk melakukan pencurian atau kejahatan lain, sering kali disertai dengan kekerasan atau ancaman kekerasan terhadap awak kapal maupun penumpang. Praktik ini tidak hanya membahayakan keselamatan jiwa dan harta benda, tetapi juga mengganggu stabilitas keamanan maritim global.

Lebih lanjut, pengertian mengenai *piracy attack* juga dijelaskan secara rinci dalam ketentuan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) pada *Part VII*, khususnya Pasal 100 hingga 107. Salah satu pasal penting yang menjadi acuan utama adalah Pasal 101, yang mendefinisikan pembajakan laut (*piracy*) sebagai:

- 1) Setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang ilegal, atau tindakan perampasan, yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang kapal atau pesawat udara, dan ditujukan:

- a) Di laut lepas, terhadap kapal atau pesawat udara lain, atau terhadap orang atau harta benda di atas kapal atau pesawat tersebut.
 - b) Terhadap kapal, pesawat terbang, orang atau harta benda di suatu tempat di luar yurisdiksi negara mana pun.
- 2) Setiap tindakan partisipasi sukarela dalam pengoperasian kapal atau pesawat udara dengan terbukti menjadikannya merompak kapal atau pesawat terbang.
 - 3) Setiap tindakan menghasut atau dengan sengaja memfasilitasi suatu tindakan yang dijelaskan dalam sub-ayat (1) atau (2).

Dari penjelasan pasal-pasal di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa tindakan *piracy attack* dapat dikategorikan apabila memenuhi unsur-unsur berikut:

- 1) Tindakan melanggar hukum dengan menggunakan kekerasan.
 - 2) Niat dan tujuan untuk kepentingan pribadi.
 - 3) Dilakukan kepada awak atau penumpang kapal.
 - 4) Terjadi di laut internasional atau area lain di luar hukum nasional suatu negara mana pun.
- b. Faktor Penyebab Terjadinya *Piracy Attack*

Faktor-faktor penyebab terjadinya *piracy attack* atau serangan perompakan di laut dapat dikategorikan ke dalam beberapa aspek penting, yang secara umum mencakup kondisi sosial, ekonomi, dan lingkungan wilayah sekitar. Ketiga aspek ini saling berkaitan dan menjadi latar belakang utama munculnya tindakan perompakan. Berikut

ini adalah beberapa faktor dominan yang berkontribusi terhadap meningkatnya risiko dan kejadian perompakan di wilayah tertentu:

1) Kondisi Ekonomi yang Buruk

Menurut Buntoro (2006:87), terdapat berbagai faktor yang memengaruhi terjadinya *piracy attack*, di mana faktor ekonomi menjadi salah satu pendorong utama. Hal ini berkaitan erat dengan posisi geografis yang strategis dari jalur pelayaran internasional, yang menjadikan wilayah-wilayah tertentu sebagai target potensial aktivitas perompakan. Kawasan ini sering kali dilalui oleh kapal-kapal dagang dengan nilai muatan yang tinggi, sehingga menarik minat kelompok kriminal terorganisir maupun individu tertentu untuk melakukan pembajakan.

Tingginya angka kemiskinan dan pengangguran di daerah pesisir menjadi salah satu pemicu utama. Komunitas pesisir yang hidup dalam kondisi ekonomi yang memprihatinkan kerap menjadikan aktivitas perompakan sebagai alternatif mata pencaharian, terutama ketika akses terhadap pekerjaan legal sangat terbatas. Banyak pelaku perompakan berasal dari keluarga miskin atau lingkungan sosial yang kurang mendukung, sehingga mendorong mereka untuk mengambil risiko besar demi memperoleh penghasilan dan memenuhi kebutuhan hidup.

Menurut IMB kenaikan kasus pembajakan dan perampokan mulai akhir tahun 1998 terjadi karena akibat krisis keuangan di Asia. Krisis keuangan tersebut mendorong individu untuk mendapatkan

uang dengan cara apa pun dengan tujuan agar dapat tetap bertahan hidup. Bagi mereka yang tidak memiliki kompetensi mumpuni untuk bekerja pada perusahaan besar atau membuka usaha, sangat mudah dikalahkan oleh mereka yang memiliki kemampuan untuk membuka usaha atau bekerja pada perusahaan besar. Akibatnya individu yang kalah berusaha mencari cara untuk tetap bertahan hidup, salah satunya melalui bergabung dengan kelompok perompak.

2) Lokasi Strategis

Menurut Wisniewski dalam Tobing (2020), perairan seperti Teluk Aden dan Selat Malaka merupakan jalur pelayaran internasional yang padat, memudahkan akses bagi perompak. Di Teluk Aden diperkirakan setiap tahunnya lebih dari 20.000 kapal menyeberangi Teluk Aden dengan total muatan harian mulai dari 4 juta minyak mentah pada tahun 2008 menjadi 3,2 juta barel pada tahun 2009. Teluk Aden merupakan bagian dari rute perdagangan yang sangat penting antara Asia dan Eropa dan pesisir timur Amerika Utara. Area ini penting untuk pengangkutan minyak mentah yang diproduksi oleh negara-negara Teluk Persia. Rute ini merupakan jalur terpendek dari Asia ke Eropa dan Amerika Utara.

Menurut Estiyantara, dkk. (2021), Selat Malaka kondisi geografisnya termasuk ke dalam kedaulatan Indonesia, Singapura, dan Malaysia mengakibatkan Selat Malaka menjadi jalur strategis transportasi maupun perdagangan laut. Menurut Kepala Distrik

Navigasi Tanjung Pinang, Raymond Ivan, berdasarkan pemantauan *Vessel Traffic System* terdapat 80.000-90.000 kapal yang melewati Selat Malaka setiap tahunnya. Selaras dengan itu harga barang yang diangkut melalui Selat Malaka juga ikut meningkat. Akibatnya tindak pidana laut yang terjadi di Selat Malaka marak terjadi, salah satunya adalah perompakan atau pembajakan kapal.

3) Kelemahan Penegakan Hukum

Negara-negara dengan pemerintahan yang lemah serta kurangnya kapasitas dan komitmen dalam penegakan hukum menciptakan kondisi yang sangat mendukung bagi berkembangnya aktivitas perompakan di wilayah perairan mereka. Ketidakmampuan aparat negara dalam melakukan pengawasan yang efektif dan perlindungan terhadap wilayah maritim memberikan celah bagi para perompak untuk menjalankan aksinya secara relatif bebas tanpa takut dikenai sanksi hukum.

Estiyantara, dkk. (2021) mengemukakan bahwa meskipun telah banyak kasus perompakan laut yang terjadi hingga saat ini, sangat disayangkan karena aparat penegak hukum nasional masih belum menunjukkan langkah konkret maupun kebijakan yang tegas dalam menindaklanjuti dan menanggulangi kejahatan tersebut. Ketiadaan respons yang memadai dari pihak berwenang inilah yang menyebabkan kasus-kasus kriminologi maritim, seperti yang kerap terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura, terus berulang. Bahkan, jika tidak segera diatasi secara sistematis dan berkelanjutan, maka

sangat dimungkinkan bahwa kejadian serupa akan kembali terjadi di masa yang akan datang dengan intensitas yang mungkin lebih besar.

2. *High Risk Area*

Dalam bahasa Indonesia *High Risk Area* dapat diartikan sebagai kawasan berisiko tinggi dalam hal ini berisiko terhadap *piracy attack* dan dapat mengancam keselamatan dan keamanan penumpang dan awak kapal.

a. Definisi *High Risk Area*

Rahmadi, S. (2024) menyatakan bahwa *High Risk Area* merupakan area dimana aktivitas serangan pembajakan sering terjadi dan dapat mengancam keselamatan dan keamanan kapal. Lebih lanjut IMO mendefinisikan *High Risk Area* adalah area di dalam *United Kingdom Marine Trade Operations (UKMTO)* yang ditetapkan sebagai *Voluntary Reporting Area (VRA)*. VRA yang dianggap memiliki risiko pembajakan yang lebih tinggi dan di dalamnya terdapat upaya perlindungan diri yang kemungkinan besar diperlukan.

b. Klasifikasi Wilayah *High Risk Area*

High Risk Area dalam konteks maritim merujuk pada wilayah perairan yang memiliki potensi tinggi untuk terjadinya insiden kriminal, terutama *piracy attack*. Klasifikasi suatu wilayah sebagai *High Risk Area* didasarkan pada beberapa kriteria yang mencakup:

1) Frekuensi Serangan Perompakan

Salah satu indikator utama adalah jumlah dan frekuensi serangan perompakan yang terjadi dalam periode tertentu. Wilayah dengan catatan tinggi serangan perompakan, seperti Selat Malaka

atau Teluk Aden, sering kali dikategorikan sebagai *High Risk Area*. Data dari lembaga seperti IMB sering digunakan untuk mengukur dan melaporkan insiden ini.

2) Kondisi Geografis

Faktor geografis juga memainkan peran penting dalam menentukan risiko. Wilayah yang memiliki banyak pulau, perairan sempit, atau jalur pelayaran yang padat cenderung lebih rentan terhadap serangan perompakan. Misalnya, perairan yang sulit dijangkau oleh otoritas penegak hukum atau yang memiliki banyak tempat persembunyian bagi perompak akan lebih berisiko.

3) Tingkat Penegakan Hukum

Kekuatan dan efektivitas penegakan hukum di suatu negara atau wilayah merupakan salah satu faktor kunci yang menentukan tingkat kerentanan terhadap aktivitas perompakan di laut. Wilayah-wilayah yang memiliki kelemahan dalam sistem hukum, minimnya kehadiran patroli maritim secara rutin, serta adanya praktik korupsi di kalangan aparat penegak hukum, secara signifikan meningkatkan potensi terjadinya kejahatan maritim, termasuk *piracy attack*. Ketidakefektifan pemerintah dalam mengelola dan melindungi wilayah perairannya dari berbagai bentuk aktivitas ilegal memberikan ruang bagi para pelaku kejahatan untuk bergerak tanpa hambatan. Dalam kondisi seperti ini, perompakan laut menjadi semakin sulit untuk dicegah dan ditanggulangi, sehingga risiko keamanan maritim pun meningkat secara drastis

4) Kondisi Sosial dan Ekonomi

Faktor sosial dan ekonomi, seperti kemiskinan, pengangguran, dan ketidakstabilan politik, juga dapat berkontribusi terhadap tingginya risiko perompakan. Masyarakat yang hidup dalam kondisi sulit mungkin lebih cenderung terlibat dalam aktivitas ilegal sebagai cara untuk bertahan hidup.

5) Aktivitas Ilegal Lainnya

Keberadaan aktivitas ilegal lainnya, seperti perdagangan narkoba atau perikanan ilegal, dapat meningkatkan risiko di suatu wilayah. Keterlibatan dalam jaringan kejahatan terorganisir dapat memperburuk situasi keamanan maritim.

Perairan atau wilayah sebagai *High Risk Area* berdasarkan klasifikasi di atas meliputi:

1) Asia Tenggara dan Anak Benua India (*The Indian Sub Continent*)

- a) Indonesia: Belawan, Dumai, Karimun Kecil/Besar, Pulau Nipah, Pulau Takong Kecil, Jakarta/Tanjung Priok, Muara Berau, dan Pulau Bintan
- b) *Malacca Strait*
- c) Malaysia: Tanjung Piai
- d) Philipina: Batangas, Tawi-Tawi, dan Selat Basilan
- e) *Singapore Strait*
- f) Thailand
- g) *South China Sea*
- h) Vietnam: Vung Tau

- i) Bangladesh: Chittagong
 - j) India: Kandla, Kochi, dan Visakhapatnam
- 2) Afrika dan Laut Merah
- a) Perairan Somalia (*Eastern and Northeastern Coast*)
 - b) Ghana
 - c) Angola
 - d) Guinea
 - e) Kamerun
 - f) Mesir
 - g) Benin
 - h) *Gulf of Aden*
 - i) Gabon
 - j) Pantai Gading
 - k) Conakry
 - l) Sierra Leone
 - m) Kenya
 - n) Liberia
 - o) Mozambik
 - p) Nigeria: Lagos
 - q) Laut Merah
 - r) *The Congo: Pointe Noire and Northern Somali Coast in the Gulf of Aden and Southern Red Sea in The Bab El Mandeb*
 - s) Togo: Lome

6) Amerika Tengah, Selatan dan Perairan Karibia

- a) Kolombia
- b) Haiti
- c) Jamaika
- d) Venezuela
- e) Brazil
- f) Guyana
- g) Peru
- h) Republik Dominika
- i) Ekuador

c. Prosedur Melintasi *High Risk Area*

Prosedur dirancang untuk memberikan panduan yang jelas dan efektif, memastikan bahwa kapal dapat melintas dengan aman, terkoordinasi, dan siap menghadapi berbagai potensi risiko. Dengan memahami langkah-langkah yang diperlukan dan mematuhi protokol yang ditetapkan, dapat meminimalkan bahaya dan mencapai tujuan dengan selamat. Dalam *IMO Regulations MSC.1/Circ.1339* mengakui pentingnya *Best Management Practice* yang diterbitkan oleh UKMTO.

1) Prosedur Laporan BMP (*Best Management Practice*)

Bagian penting dari BMP yang berlaku untuk semua kapal adalah hubungan dengan pasukan Angkatan Laut/Militer. Hal ini untuk memastikan bahwa Angkatan Laut/Militer Angkatan Laut/Militer mengetahui jalur laut yang akan dilalui kapal dan yang akan dilalui kapal dan seberapa rentan kapal tersebut terhadap

serangan bajak laut. Informasi ini sangat penting untuk memungkinkan Angkatan Laut/Militer untuk menggunakan aset yang tersedia bagi mereka dengan sebaik-baiknya. Begitu kapal telah memulai perjalanan mereka, penting bagi mereka untuk terus memberi informasi terbaru kepada Angkatan Laut/Militer tentang perkembangannya. Dua kunci utama Organisasi Angkatan Laut/Militer yang harus dihubungi adalah:

- a) UKMTO (*United Kingdom Maritime Trade Operations*)
- b) MSCHOA (*The Maritime Security Centre Horn of Africa*)

2) *Company Planning Checklist*

Tabel 2. 2 *Company Planning Checklist* sebelum Memasuki HRA

Sumber: *Best Management Practice*

<i>Company Planning - sebelum Memasuki High Risk Area</i>	
Daftarkan kapal ke situs web MSCHOA	Sangat disarankan agar operator kapal mendaftarkan untuk mendapatkan akses ke bagian terbatas di situs web MSCHOA (www.MSCHOA.org) sebelum memasuki <i>High Risk Area</i> karena di dalamnya terdapat informasi tambahan dan informasi terbaru. Harap diperhatikan bahwa hal ini tidak sama dengan mendaftarkan pergerakan kapal
Dapatkan informasi terbaru dari situs web MSCHOA dan NATO <i>Shipping Centre</i>	Perencanaan pelayaran di <i>High Risk Area</i> harus dilakukan dengan sangat hati-hati mengingat serangan bajak laut terjadi pada jarak yang sangat dekat dari Pantai Somalia. Penting untuk mendapatkan informasi terbaru dari situs web MSCHOA dan NATO Shipping Centre sebelum merencanakan dan melaksanakan pelayaran.
<i>Review the SSA and SSP</i>	Meninjau pelaksanaan <i>Ship Security Assessment</i> (SSA) dan implementasi <i>Ship Security Plan</i> (SSP) secara menyeluruh, sebagaimana disyaratkan oleh ketentuan ISPS Code, sebagai upaya strategis dalam meningkatkan keamanan kapal dan pelabuhan terhadap ancaman pembajakan dan tindakan kriminal maritim lainnya.
Menempatkan SSP pada tempatnya	<i>Company Security Officer (CSO)</i> disarankan untuk memastikan bahwa SSP telah tersedia untuk perjalanan melalui <i>High Risk Area</i> , dan hal ini dilaksanakan, diberi pengarahan dan didiskusikan dengan Nakhoda dan <i>Ship Security Officer</i> (SSO).
Memantau situs web terkait pembajakan pada ancaman yang	Pastikan bahwa kapal mengetahui adanya ancaman khusus di area berisiko tinggi yang telah dipublikasikan di situs web MSCHOA dan NATO

<i>Company Planning - sebelum Memasuki High Risk Area</i>	
spesifik	<i>Shipping Centre</i> . Selain itu, semua peringatan <i>NAVTEX</i> di area-area terbatas harus dipantau dan ditindaklanjuti sebagaimana mestinya oleh Nakhoda kapal.
Menyediakan panduan kepada Nakhoda terkait dengan rute yang direkomendasikan	Memberikan panduan kepada Nakhoda kapal mengenai rute yang direkomendasikan melewati <i>High Risk Area</i> dan rincian ancaman pembajakan. Panduan harus diberikan mengenai metode yang dapat digunakan untuk transit di <i>IRTC</i> .
Merencanakan dan menerapkan <i>Ship Protection Measures</i>	Sangat disarankan untuk memasang perlengkapan tindakan perlindungan kapal yang direncanakan sebelumnya dan dipasang dengan cermat sebelum transit di <i>High Risk Area</i> .
Melaksanakan pelatihan awak kapal	Mengadakan sesi pelatihan kru (termasuk <i>Citadel Drills</i> jika digunakan) sebelum transit dan sesi tanya jawab setelah transit.

Berdasarkan Tabel 2.2 tersebut dapat diketahui bahwa perusahaan pelayaran perlu melakukan berbagai persiapan penting sebelum kapal memasuki *High Risk Area (HRA)*. Persiapan ini mencakup pendaftaran kapal di situs web MSCHOA untuk mendapatkan akses informasi tambahan, memperoleh informasi terbaru dari MSCHOA dan *NATO Shipping Centre*, serta meninjau dan memastikan implementasi *Ship Security Assessment (SSA)* dan *Ship Security Plan (SSP)*. Selain itu, perusahaan juga perlu memantau informasi ancaman pembajakan terbaru, memberikan panduan rute kepada nakhoda, merencanakan dan menerapkan tindakan perlindungan kapal, serta melaksanakan pelatihan kru, termasuk latihan penggunaan *Citadel*, guna meningkatkan kesiapsiagaan menghadapi potensi serangan perompakan.

Tabel 2. 3 *Company Planning Checklist* saat Memasuki HRA

Sumber: *Best Management Practice*

<i>Company Planning - saat Memasuki High Risk Area</i>	
Mengirimkan " <i>Vessel Movement Registration Form</i> " ke MSCHOA	Pastikan bahwa " <i>Vessel Movement Registration Form</i> " telah dikirimkan ke MSCHOA. Hal ini dapat dilakukan secara <i>online</i> oleh operator kapal, melalui <i>Email</i> .

Berdasarkan Tabel 2.3 tersebut dapat diketahui bahwa salah satu langkah penting dalam perencanaan perusahaan saat memasuki *High Risk Area (HRA)* adalah memastikan bahwa "*Vessel Movement Registration Form*" telah dikirimkan ke MSCHOA. Pengiriman formulir ini dapat dilakukan secara *online* oleh operator kapal atau melalui *email*, sebagai bagian dari prosedur standar untuk meningkatkan keamanan pelayaran di wilayah berisiko tinggi.

3) *Ship Master's Planning*

Tabel 2. 4 *Ship Master's Planning* sebelum Memasuki HRA

Sumber: *Best Management Practice*

<i>Ship Master's Planning</i> – sebelum Memasuki <i>High Risk Area</i>	
Pengarahan kepada kru dan melakukan <i>drill</i>	Sebelum memasuki <i>High Risk Area</i> , disarankan agar awak kapal diberi pengarahan lengkap tentang persiapan dan latihan yang dilakukan. Rencana tersebut harus ditinjau ulang dan semua personel diberi pengarahan tentang tugas mereka, termasuk pemahaman tentang alarm yang menandakan serangan pembajakan, semua harus disampaikan dengan jelas dan respon awak kapal yang baik. Latihan juga harus mempertimbangkan seperti menguji keamanan <i>Ship Protection Measures</i> dan <i>Ship Security Plan</i> harus ditinjau secara menyeluruh.
Mempersiapkan rencana komunikasi darurat	Nakhoda disarankan untuk menyiapkan dan mendokumentasikan rencana komunikasi darurat secara rinci, yang mencakup semua nomor kontak darurat penting yang telah ditentukan sebelumnya. Nomor-nomor ini, seperti nomor telepon UKMTO MSCHOA, petugas keamanan perusahaan, serta otoritas maritim terkait lainnya, harus selalu tersedia, mudah diakses, dan dipajang secara permanen di area publik kapal yang strategis, seperti ruang anjungan atau <i>messroom</i> , agar seluruh awak kapal dapat segera menggunakannya dalam situasi darurat.
Menentukan kebijakan AIS kapal	Meskipun Nakhoda memiliki keleluasaan untuk mematikan AIS jika dia yakin bahwa penggunaannya meningkatkan kerentanan kapal, untuk memberikan informasi pelacakan kepada Angkatan Laut/Militer, disarankan agar AIS tetap menyala di saat melintasi <i>High Risk Area</i> , tetapi terbatas pada identitas kapal, posisi, arah, kecepatan, status navigasi, dan informasi terkait

<i>Ship Master's Planning – sebelum Memasuki High Risk Area</i>	
	keselamatan. Rekomendasi untuk tetap menyalakan AIS akan menjadi subjek tinjauan yang sedang berlangsung setiap pembaruan apa pun akan diberitahukan di situs web MSCHOA dan pusat pelayaran NATO
Jika perusahaan belum mengirimkan <i>Vessel Movement Registration Form</i> ke MSCHOA	Memastikan MSCHOA <i>Vessel Movement Registration Form</i> telah diisi dan diserahkan oleh perusahaan. Jika formulir belum dikirimkan oleh perusahaan, Nakhoda harus mengirimkannya melalui <i>email/fax</i> .

Berdasarkan Tabel 2.4 tersebut dapat diketahui bahwa sebelum memasuki *High Risk Area (HRA)*, nakhoda kapal harus melakukan beberapa persiapan penting. Di antaranya adalah memberikan pengarahan lengkap kepada kru tentang tugas masing-masing dan melakukan latihan (*drill*) untuk menguji kesiapan *Ship Protection Measures* dan *Ship Security Plan*. Selain itu, nakhoda perlu menyiapkan rencana komunikasi darurat, menentukan kebijakan penggunaan AIS yang sesuai, serta memastikan bahwa "*Vessel Movement Registration Form*" telah dikirimkan ke MSCHOA, atau mengirimkannya sendiri jika belum dilakukan oleh perusahaan.

Tabel 2. 5 *Ship Master's Planning* saat Memasuki HRA

Sumber: *Best Management Practice*

<i>Masters' Planning – saat Memasuki High Risk Area</i>	
Setelah masuk, kirimkan <i>Vessel Position Reporting Form-Initial Report</i> ke UKMTO	Saat memasuki <i>Vessel Reporting Area</i> sebuah area yang dibatasi oleh Terusan Suez di sebelah Utara, 10°LS dan 78°BT pastikan bahwa <i>Vessel Position Reporting Form - Initial Report</i> telah dikirim.

Berdasarkan Tabel 2.5 tersebut dapat diketahui bahwa saat kapal memasuki *High Risk Area (HRA)*, nakhoda wajib mengirimkan *Vessel Position Reporting Form - Initial Report* ke UKMTO. Tindakan ini harus dilakukan segera setelah kapal

memasuki *Vessel Reporting Area* yang dibatasi oleh Terusan Suez di utara, 10°LS, dan 78°BT, sebagai bagian dari prosedur pelaporan posisi untuk meningkatkan keamanan navigasi di wilayah berisiko tinggi.

Tabel 2. 6 *Ship Master's Planning* Transit melalui *High Risk Area*
Sumber: *Best Management Practice*

Transit melalui <i>High Risk Area</i>	
Mengurangi pekerjaan pemeliharaan dan perbaikan seminimal mungkin	Pekerjaan pemeliharaan dan perbaikan saat transit <i>High Risk Area</i> disarankan untuk pekerjaan apa pun di luar akomodasi dikontrol dengan ketat dan hanya satu akses yang sama. Peralatan penting di ruang mesin harus dalam kondisi baik dan dapat digunakan sehingga tidak ada pemeliharaan pada peralatan penting tersebut.
Setiap hari mengirimkan " <i>Vessel Position Reporting Form-Daily Position Report</i> " ke UKMTO	Kapal sangat disarankan untuk melapor setiap hari ke UKMTO melalui email pada pukul 08:00 GMT selama beroperasi di Area Berisiko Tinggi.
Perhatikan semua peringatan dan informasi dengan cermat	Nakhoda dan Perusahaan harus memahami bahwa rute pelayaran mungkin perlu ditinjau ulang berdasarkan informasi terbaru yang diterima Penting bahwa semua peringatan dan informasi harus diperhatikan dengan cermat.

Berdasarkan Tabel 2.6 tersebut dapat diketahui bahwa saat kapal transit melalui *High Risk Area (HRA)*, nakhoda harus mengurangi pekerjaan pemeliharaan dan perbaikan di luar akomodasi seminimal mungkin, memastikan semua peralatan penting dalam kondisi siap pakai. Selain itu, kapal diwajibkan mengirimkan "*Vessel Position Reporting Form - Daily Position Report*" ke UKMTO setiap hari pada pukul 08:00 GMT, serta memperhatikan secara cermat semua peringatan dan informasi terbaru untuk menyesuaikan rute pelayaran bila diperlukan.

Tabel 2. 7 *Ship Master's Planning* sebelum Memasuki IRTCSumber: *Best Management Practice*

Sebelum memasuki <i>International recommended Transit Corridor (IRTC)</i>	
Gunakan IRTC “ <i>Group Transit Scheme</i> ” saat transit di Teluk Aden	Sangat disarankan agar kapal-kapal bernavigasi di dalam IRTC, tempat pasukan Angkatan Laut/Militer terkonsentrasi. Skema ini mengelompokkan kapal-kapal berdasarkan kecepatan untuk perlindungan maksimum selama transit melalui IRTC. Panduan lebih lanjut mengenai “ <i>Group Transit Scheme</i> ”, termasuk waktu keberangkatan untuk kelompok yang berbeda, disertakan di situs web MSCHOA atau dapat diperoleh melalui faks dari MSCHOA.
Lakukan penyesuaian pada <i>passage plan</i> agar sesuai dengan saran MSCHOA.	Kapal dapat diminta untuk melakukan penyesuaian terhadap rencana perjalanan agar sesuai dengan saran MSCHOA. Kapal-kapal yang bergabung dengan “ <i>Group Transit Scheme</i> ” harus mengatur waktu kedatangan mereka dengan saksama.
<i>National Convoys</i>	Beberapa negara menawarkan pengawalan konvoi independen melalui IRTC di mana kapal dagang dikawal oleh kapal perang. Rincian jadwal konvoi dan cara mendaftar untuk diikutsertakan dalam konvoi ini dapat dilihat di situs web MSCHOA (www.mschoa.org). Perlu dicatat bahwa sebagian besar <i>National Convoys</i> memerlukan pendaftaran terlebih dahulu agar kapal dapat bergabung dengan konvoi tersebut.

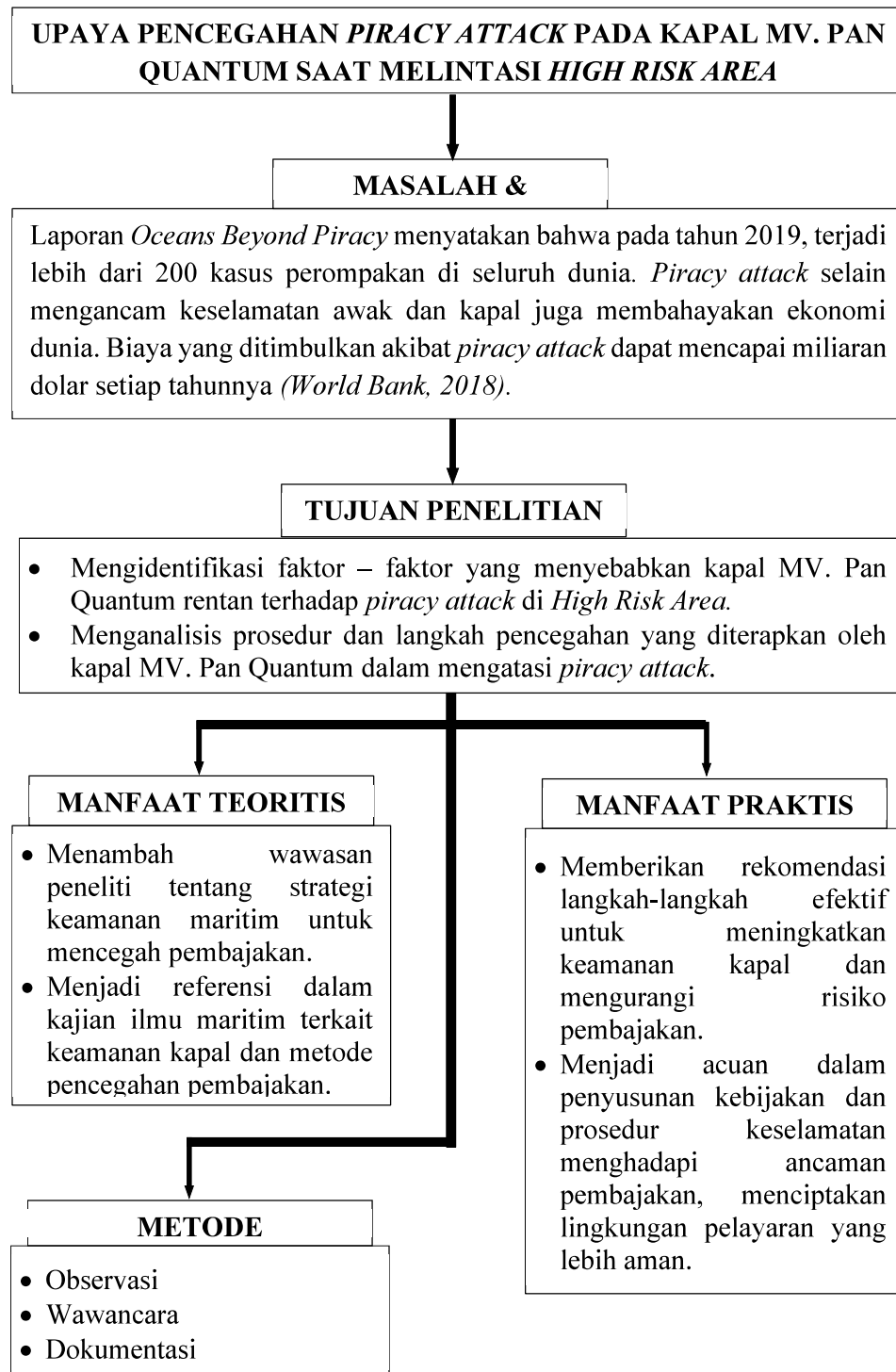
Berdasarkan Tabel 2.7 dapat diketahui bahwa sebelum kapal memasuki IRTC, sangat dianjurkan untuk mengikuti skema *Group Transit Scheme*. Skema ini merupakan pengelompokan kapal berdasarkan kecepatan, yang bertujuan untuk memberikan perlindungan maksimum selama pelayaran di wilayah rawan. Dengan mengikuti kelompok sesuai kecepatan, koordinasi pengawalan serta pemantauan dari pasukan keamanan laut menjadi lebih efektif dan efisien. Selain itu, kapal juga disarankan untuk menyesuaikan rencana pelayarannya dengan mengikuti saran dan informasi terkini dari *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA), guna menghindari risiko dan ancaman yang mungkin

timbul di sepanjang jalur tersebut. Tidak hanya itu, kapal juga dapat mempertimbangkan untuk bergabung dalam skema *National Convoys*, yaitu konvoi yang diselenggarakan oleh negara tertentu dan dilengkapi dengan pengawalan kapal perang. Untuk dapat bergabung dalam konvoi ini, kapal harus terlebih dahulu melakukan pendaftaran resmi melalui situs web *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA), sebagai bentuk koordinasi dan pengaturan logistik pengawalan yang lebih optimal.

4) *Ship Protection Measures*

Langkah-langkah *Ship Protection Measures* yang dijelaskan dalam *Best Management Practices* (BMP) merupakan bentuk perlindungan paling dasar yang direkomendasikan dan telah terbukti cukup efektif dalam mengurangi risiko serangan bajak laut, khususnya saat melintasi wilayah perairan rawan. Meskipun demikian, karena setiap kapal memiliki karakteristik operasional dan kerentanan yang berbeda-beda, pemilik kapal atau operator disarankan untuk tidak hanya mengandalkan panduan dasar ini. Mereka dapat mempertimbangkan untuk menerapkan tindakan tambahan atau modifikasi khusus di luar cakupan *Best Management Practice* (BMP) guna meningkatkan tingkat perlindungan kapal.

C. KERANGKA PIKIR PENELITIAN



Gambar 2. 1 Kerangka Berpikir
Sumber: Data Peneliti

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Arikunto (2019) menyatakan bahwa pendekatan kualitatif dalam penelitian tergolong sebagai metode yang relatif lebih baru dibandingkan dengan pendekatan kuantitatif. Kedua jenis penelitian ini memiliki karakteristik yang berbeda, baik dari segi kelebihan, kekurangan, maupun tujuan penggunaannya. Perbedaan mendasar antara penelitian kuantitatif dan kualitatif terletak pada pendekatan dan teknik analisis yang digunakan.

Penelitian kuantitatif merupakan metode ilmiah yang bersifat sistematis dan terstruktur, bertujuan untuk mengkaji fenomena secara objektif dengan memecahnya ke dalam bagian-bagian yang dapat diukur serta menganalisis hubungan antar variabel. Proses utama dalam penelitian kuantitatif adalah pengukuran, yang menjadi dasar penghubung antara data empiris dan perumusan hubungan matematis yang dapat diuji secara statistik. Statistik digunakan sebagai alat untuk menguji hipotesis yang telah dirumuskan sebelumnya, sehingga hasil yang diperoleh dapat digeneralisasikan secara luas.

Sebaliknya, penelitian kualitatif lebih menekankan pada pendekatan deskriptif dengan fokus pada pemahaman mendalam terhadap suatu gejala sosial atau fenomena tertentu. Analisis dalam penelitian kualitatif bersifat naratif dan interpretatif, yang memungkinkan peneliti menggali makna di balik perilaku, pengalaman, atau situasi tertentu yang tidak dapat diukur secara numerik. Dengan demikian, pendekatan kualitatif lebih cocok digunakan untuk

menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang bersifat eksploratif dan kontekstual.

Penelitian kualitatif sering kali menonjolkan perspektif subjek, proses dan makna dari penelitian tersebut dengan menggunakan landasan teori-teori sebagai payung atau pendukung agar sesuai dengan fakta-fakta di lapangan. Selain itu, landasan teori dimanfaatkan sebagai gambaran umum latar penelitian dan bahan pendukung pembahasan penelitian. Penelitian kualitatif, menuntut peneliti untuk membangun sebuah gambaran yang kompleks dan menyeluruh, menganalisis kata-kata, opini, informasi yang diperoleh dari informan (subjek) dalam latar situasi yang alamiah (*natural setting*) dan menyajikannya dalam sebuah laporan. Laporan tersebut merupakan hasil penelitian yang digambarkan apa adanya dari data yang telah diuji keabsahan dan memenuhi kriteria kredibel.

Moleong (2019) mengemukakan bahwa penelitian kualitatif merupakan suatu pendekatan ilmiah yang bertujuan untuk memahami secara mendalam berbagai fenomena yang dialami oleh subjek penelitian. Fenomena tersebut dapat mencakup perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, serta pengalaman subjektif lainnya. Penelitian ini dilakukan secara menyeluruh atau holistik, sehingga mampu menggambarkan realitas dari sudut pandang subjek penelitian itu sendiri.

Pendekatan kualitatif menekankan pada pengumpulan data deskriptif yang disampaikan dalam bentuk kata-kata, narasi, dan bahasa alami, bukan dalam bentuk angka atau statistik. Penelitian dilakukan dalam konteks yang alamiah, artinya proses observasi dan pengumpulan data berlangsung dalam

setting yang apa adanya, tanpa intervensi buatan dari peneliti. Untuk memperoleh pemahaman yang utuh, metode kualitatif biasanya menggunakan beragam teknik ilmiah seperti observasi, wawancara mendalam, studi dokumentasi, dan teknik lain yang relevan dengan karakteristik permasalahan yang diteliti. Dengan pendekatan ini, penelitian kualitatif memungkinkan peneliti untuk mengeksplorasi makna di balik fenomena sosial secara lebih mendalam dan kontekstual.

Menurut Mulyana (2006), penelitian kualitatif didefinisikan sebagai suatu pendekatan penelitian yang menggunakan metode ilmiah untuk mengungkap dan memahami suatu fenomena secara mendalam. Pendekatan ini dilakukan dengan cara mendeskripsikan data dan fakta yang diperoleh di lapangan melalui kata-kata atau narasi, bukan angka-angka statistik. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang menyeluruh dan kontekstual terhadap subjek yang diteliti, dengan memperhatikan aspek latar belakang, pengalaman, makna, serta pandangan subjek secara utuh. Oleh karena itu, penelitian kualitatif sangat bergantung pada kepekaan peneliti dalam menangkap makna di balik fakta yang muncul selama proses pengumpulan data.

Berdasarkan beberapa pendapat ahli tersebut di atas disimpulkan penelitian kualitatif merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk memahami fenomena tertentu. Fenomena ini dapat berupa sesuatu hal yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan sebagainya yang secara holistik dideskripsikan dalam bentuk kata-kata yang menggambarkan kondisi apa adanya. Data yang diperoleh diolah dengan menggunakan metode kualitatif, dengan analisis data bersifat induktif/kualitatif.

B. TEMPAT LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan secara langsung terhadap masalah yang ada di atas kapal pada saat melakukan praktek laut di kapal MV. Pan Quantum. Kapal MV. Pan Quantum merupakan kapal jenis *bulk carrier* berbendera Liberia dengan pelabuhan registrasi di Monrovia. Kapal ini dibangun oleh *Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., Ltd.* dan mulai dikerjakan sejak 30 November 2015, diluncurkan pada 7 Januari 2019, dan resmi diserahkan pada 23 Mei 2019. Kapal ini memiliki nomor IMO 9855513, *call sign* 5LMV5, dan terdaftar dalam klasifikasi *Korean Register*. Jenis kapal ini adalah *flush deck type with forecastle* yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*).



Gambar 3. 1 Kapal MV. Pan Quantum

Sumber: Data Peneliti

Secara dimensi, kapal ini memiliki panjang keseluruhan (*Length Overall*) 229,00 meter dan panjang antara dua garis tegak (*Length Between Perpendiculars*) 225,50 meter. Lebar kapal (*breadth moulded*) mencapai 32,26 meter, dengan kedalaman (*depth moulded*) 20,05 meter. Kapal ini memiliki draft maksimum musim panas (*summer draft*) 14,510 meter, dengan *deadweight*

sebesar 81.590,9 metrik ton dan *displacement* 95.226,3 metrik ton. Kecepatan kapal adalah 14,30 knot, yang didukung oleh mesin utama tipe STX MAN B&W 6S60ME-C8.5 dengan *output* maksimum 9.930 kW pada 89,1 rpm dan *output* normal 7.300 kW pada 81,1 rpm. Untuk mendukung operasi, kapal juga dilengkapi dengan 3 unit generator YANMAR 6EY18ALW berkapasitas 660 kW masing-masing.

Kapal MV. Pan Quantum memiliki total 7 ruang muat (*cargo hold*) dengan total kapasitas muatan jenis *grain* sekitar 96.828,3 m³, dan sistem tutup palka menggunakan tipe *side rolling*. Kapal juga dilengkapi dengan tangki bahan bakar minyak berat (*F.O. tank*) berkapasitas 2.344,9 m³ (98%) dan tangki bahan bakar minyak ringan (*D.O. tank*) sebesar 225 m³ (85%). Tangki air ballast kapal, termasuk ruang muat nomor 4, memiliki kapasitas total 34.734,1 m³. Kapal dioperasikan oleh perusahaan PAN OCEAN CO., LTD yang berbasis di Seoul, Korea Selatan, dan dimiliki oleh KMARINE NO.37C S.A yang berkantor pusat di Monrovia, Liberia. Kapal ini diawaki maksimal oleh 25 orang dan memiliki tinggi udara (*air draught*) mencapai 49,32 meter dari garis air hingga titik tertinggi kapal.

C. SUMBER DATA DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini sebagai pendukung penelitian terbagi menjadi dua, yaitu:

a. Data Primer

Data ini diperoleh langsung dari sumber pertama melalui:

- 1) Observasi partisipatif, yakni pengamatan langsung oleh peneliti terhadap kondisi di atas kapal selama pelayaran di *High Risk Area*.
- 2) Wawancara mendalam, yang dilakukan terhadap awak kapal dan personel keamanan (*armed guard*) untuk menggali informasi mengenai implementasi SOP *anti-piracy*, prosedur keselamatan, serta kendala yang mereka hadapi.

b. Data Sekunder

Data ini diperoleh dari dokumen dan arsip yang mendukung analisis, seperti:

- 1) Standar Operasional Prosedur (SOP) *anti-piracy* di kapal MV. Pan Quantum.
- 2) Dokumen pelatihan dan laporan *drill*
- 3) Laporan resmi dari perusahaan operator kapal atau organisasi kemaritiman terkait.

Penggunaan kombinasi data primer dan sekunder bertujuan untuk mendapatkan gambaran yang komprehensif dan valid tentang kondisi nyata serta strategi yang telah diterapkan dalam menghadapi ancaman pembajakan di wilayah berisiko tinggi. Data yang dikumpulkan dianalisis secara induktif untuk mengidentifikasi pola dan tema yang relevan dalam konteks keamanan maritim.

2. Teknik Pengumpulan Data

Fiantika, dkk. (2022) menyatakan bahwa dalam penelitian kualitatif, berbagai aspek seperti subjek penelitian, jenis data yang dikumpulkan, sumber data, serta instrumen atau teknik pengumpulan data dapat bersifat

fleksibel dan mengalami perubahan sesuai dengan kebutuhan dan dinamika di lapangan. Hal ini mencerminkan sifat adaptif dari pendekatan kualitatif, yang menyesuaikan diri dengan konteks penelitian agar memperoleh pemahaman yang lebih mendalam.

Jenis data yang dikaji dalam penelitian kualitatif umumnya berbentuk non-numerik, seperti narasi hasil wawancara, deskripsi observasi, catatan lapangan, dan dokumen tertulis. Untuk memperoleh data tersebut, terdapat beberapa metode pengumpulan data yang lazim digunakan, antara lain wawancara, observasi, *Focus Group Discussion* (FGD), serta telaah dokumen atau studi kepustakaan.

Dalam konteks penelitian ini, peneliti memilih untuk menggunakan tiga teknik utama, yaitu wawancara, observasi, dan studi dokumen. Ketiganya dianggap paling relevan dan efektif dalam menggali informasi yang dibutuhkan untuk menjawab rumusan masalah secara komprehensif dan mendalam.

a. Wawancara

Menurut Sugiyono (2011), wawancara adalah pertemuan di mana dua orang bertemu untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga mereka dapat membuat makna tentang topik tertentu. Menurut Meleong (2019), wawancara adalah suatu percakapan untuk mencapai maksud tertentu. Percakapan itu dicapai oleh pewawancara dan terwawancara.

Kemajuan teknologi yang begitu pesat, saat ini wawancara dapat dilakukan melalui telepon, *video call* maupun pesan teks. Wawancara

berguna ketika peneliti ingin mengetahui pengalaman atau pendapat informan mengenai sesuatu secara mendalam. Wawancara juga dapat dipakai untuk membuktikan informasi atau keterangan yang telah diperoleh sebelumnya.

1) Jenis Wawancara

Wawancara adalah percakapan di mana dua orang berbicara satu sama lain untuk bertukar pikiran dan informasi melalui tanya jawab, yang membentuk makna untuk topik tertentu. Berikut ini adalah beberapa jenis wawancara, yaitu:

a) Wawancara Terstruktur (*Structured Interview*)

Wawancara terstruktur digunakan bila pengumpul data telah mengetahui secara pasti apa yang akan diperoleh. Metode pengumpulan data ini menggunakan pertanyaan yang sama untuk setiap peserta dan kemudian mencatatnya. Alat bantu yang dapat digunakan seperti kamera video, perekam suara telepon, gambar, dan brosur, yang dapat membantu proses wawancara.

b) Wawancara Semi Terstruktur (*Semistructure Interview*)

Dibandingkan dengan wawancara terstruktur, jenis wawancara ini sudah mencakup wawancara mendalam, yang memungkinkan pelaksanaan yang lebih bebas yang dapat menemukan permasalahan secara terbuka, di mana responden yang diwawancara diminta pendapat, dan ide-idenya.

c) Wawancara Tak Berstruktur (*Unstructured Interview*)

Dalam jenis wawancara ini, peneliti tidak menggunakan

standar wawancara yang sistematis untuk mengumpulkan data.

Peneliti memperhatikan apa yang dikatakan responden karena peneliti belum tahu data apa yang akan peneliti peroleh.

2) Alat-Alat Wawancara

Untuk memudahkan wawancara, diperlukan beberapa perangkat berikut:

- a) Buku Catatan
- b) *Tape Recorder*
- c) Kamera

b. Observasi

Salah satu metode pengumpulan data penelitian adalah observasi, yang menggunakan pengamatan indra manusia. Observasi dilakukan untuk mendapatkan gambaran yang lebih nyata dan detail tentang suatu peristiwa atau kejadian. Observasi dapat berupa observasi terstruktur, partisipasi, atau kelompok. Observasi partisipasi terjadi ketika peneliti terlibat atau berpartisipasi dalam peristiwa atau komunitas yang diteliti. Observasi kelompok adalah pengamatan yang dilakukan tanpa pedoman dan dibuat secara bebas oleh penulis berdasarkan keadaan di lapangan. Observasi kelompok dilakukan ketika peneliti mengamati objek penelitian secara berkelompok.

Menurut Nasution dalam Sugiyono (2011), observasi adalah dasar ilmu pengetahuan, yaitu fakta yang ditemukan melalui observasi. Data ini sering dikumpulkan dengan bantuan berbagai alat yang sangat canggih sehingga benda-benda yang sangat kecil seperti proton dan

elektron serta benda luar angkasa dapat dilihat dengan jelas.

1) Macam-Macam Observasi

Observasi dibagi menjadi 3 jenis, yaitu:

a) Observasi Partisipatif

Dalam jenis observasi partisipatif, peneliti terlibat dalam kegiatan sehari-hari individu yang diamati atau digunakan sebagai sumber data. Berikut macam tipe observasi partisipatif adalah sebagai berikut:

(1) Partisipasi Pasif

Di mana peneliti datang ke tempat kegiatan orang yang diamati, namun tidak ikut serta terlibat dalam kegiatan tersebut.

(2) Partisipasi Moderat

Peneliti tidak ikut serta dalam semua kegiatan orang yang ditelitinya. Ada keseimbangan antara peran peneliti sebagai orang dalam dan sebagai orang luar.

(3) Partisipasi Aktif

Peneliti berpartisipasi dalam kegiatan narasumber, tetapi tidak secara menyeluruh

(4) Partisipasi Lengkap

Peneliti terlibat sepenuhnya dalam aktivitas sehari-hari individu yang diteliti.

b) Observasi Terus Terang atau Tersamar

Observasi ini peneliti harus berterus terang kepada sumber

data bahwa ia sedang melakukan penelitian sehingga para informan mengetahui sejak awal sampai akhir tentang aktivitas dari peneliti. Tetapi ada pula saat peneliti tidak memberitahu atau tidak berterus terang untuk menghindari apabila data yang dicari masih dirahasiakan. Kemungkinan jika jujur ingin melakukan penelitian peneliti tidak diizinkan untuk melakukan observasi.

c) Observasi Tak Berstruktur

Observasi tak berstruktur ini dilakukan jika fokus penelitian belum jelas. Jika fokus penelitian sudah jelas, observasi akan berubah menjadi observasi terstruktur dan menggunakan pedoman observasi.

2) Objek Observasi

Objek observasi terdiri atas *place* atau tempat di mana situasi sosial sedang berlangsung. *Actor* atau pelaku yang sedang memainkan peran tertentu. *Activity* atau kegiatan yang dilakukan oleh aktor dalam situasi sosial yang sedang berlangsung.

3) Tahapan Observasi

Menurut Spradley dalam Sugiyono (2011), terdapat 3 tahapan observasi sebagai berikut:

a) Observasi Deskriptif

Peneliti telah mencapai kesimpulan awal dari observasi ini, yang sering disebut sebagai Observasi *Grand Tour*. Dalam penelitian ini, observasi deskriptif ini dilakukan dalam situasi

sosial tertentu. Pada tahap ini peneliti masih belum membawa masalah yang akan diteliti, peneliti melakukan penjelajahan umum, menyeluruh, melakukan deskripsi kepada semua yang dilihat, didengar dan dirasakan oleh peneliti.

b) Observasi Terfokus

Bisa juga disebut sebagai observasi *minitour*, yang berarti suatu observasi yang telah dipersempit dan difokuskan pada elemen tertentu. Pada tahap ini, analisis taksonomi dilakukan untuk memberikan fokus dan menghasilkan kesimpulan.

c) Observasi Terseleksi

Pada tahap observasi, peneliti telah menguraikan fokus yang ditemukan sehingga datanya lebih rinci dengan melakukan analisis kompenensial terhadap fokus tersebut. Pada tahap ini, peneliti juga mencari hubungan antara masing-masing kategori dan mengidentifikasi karakteristik, perbedaan, dan kesamaan mereka. Tahap ini masih dinamakan *minitour observation*.

c. Dokumen

Menurut Sugiyono (2011), dokumen merupakan catatan peristiwa masa lalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Salah satu jenis dokumen yang berbentuk tulisan adalah buku harian. Selain itu, dokumen dapat berbentuk karya seni, gambar hidup, sketsa, sejarah kehidupan, dan biografi. Dalam penelitian kualitatif, studi dokumen membantu dua pendekatan lainnya, yaitu observasi dan wawancara. Hasil penelitian akan lebih kredibel jika

didukung oleh foto atau karya seni yang sudah ada. Namun, tidak semua mencerminkan kondisi aslinya, dan autobiografi, misalnya, cenderung lebih subjektif. Studi dokumen yang sering digunakan dalam penelitian kesehatan adalah melihat rekam medis pasien.

Dokumen dibagi menjadi dua yaitu dokumen pribadi dan dokumen resmi. Contoh dari dokumen pribadi adalah buku harian, surat pribadi, dan otobiografi. Dokumen resmi terdiri dari dokumen internal dan eksternal. Dokumen internal berupa memo, pengumuman, instruksi, aturan suatu lembaga masyarakat tertentu yang digunakan untuk kalangan sendiri. Dokumen eksternal contohnya adalah majalah, buletin, pernyataan, berita yang disiarkan kepada media massa.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Miles, Huberman, dan Saldana (2014), analisis data dibagi dalam tiga aliran aktivitas paralel: (1) reduksi data (*data reduction*), (2) penyajian data (*data display*), dan (3) penarikan kesimpulan dan verifikasi (*conclusion drawing/verification*). Berikut ini akan melihat lebih dekat masing-masing komponen tersebut.

1. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Reduksi merupakan proses penentuan, pemusatan perhatian dalam penyederhanaan, pengabstrakan dan proses menyajikan data kasar atau apa adanya yang muncul dari catatan tertulis di lapangan. Proses ini berlangsung secara berkesinambungan dan tidak terputus-putus yang terjadi selama penelitian berlangsung, bahkan sebelum data benar-benar terkumpul,

seperti yang ditunjukkan oleh rancangan penelitian, masalah penelitian, dan metode pengumpulan data yang dipilih peneliti. Reduksi data mencakup beberapa langkah, seperti meringkas data, mengkodekan, menelaah tema, dan membuat gugus-gugus. Tujuan reduksi data adalah untuk mengajukan, menggolongkan, mengarahkan, dan membuang elemen yang tidak perlu untuk mencapai kesimpulan akhir.

2. Tampilan Data (*Data Display*)

Penyajian data dilakukan dalam bentuk tabel, grafik, *pie chart*, *pictogram*, dan sebagainya. Melalui penyajian data tersebut maka data telah tersusun dalam kesatuan pola sehingga akan mudah dipahami. penyajian data adalah kegiatan ketika sekumpulan informasi disusun, sehingga memberi kemungkinan akan adanya penarikan kesimpulan serta pengambilan tindakan. Bentuk penyajian data misalnya catatan lapangan yang menggabungkan informasi sehingga tersusun dalam bentuk yang padu dan memudahkan untuk melihat apa yang sedang terjadi, apakah kesimpulan sudah tepat atau perlu melakukan analisis kembali.

3. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (*Conclusion Drawing/Verification*)

Selama penelitian kualitatif, upaya untuk mencapai kesimpulan dilakukan secara konsisten dan berkelanjutan. Mulai dari pengumpulan data, peneliti kualitatif mulai mencari arti benda-benda, mencatat keteraturan pola-pola (teori), berbagai penjelasan dan penggambaran bentuk, alur sebab akibat dan hal-hal yang dapat dinilai benar atau salah. Dalam penelitian kualitatif, kesimpulan awal yang dibuat bersifat sementara dan akan berubah jika tidak ditemukan bukti yang kuat untuk

mendukungnya pada tahap berikutnya. Kesimpulan yang awalnya belum jelas kemudian menjadi lebih rinci dan kuat. Jika kesimpulan yang dibuat pada tahap awal didukung oleh bukti yang benar dan tidak berubah saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dibuat dapat dipercayai.