

KARYA ILMIAH TERAPAN
STRATEGI PENCEGAHAN ANCAMAN *PIRACY ATTACK*
SAAT MELINTASI *HIGH RISK AREA* (HRA) DI MV. PAN
ENERGEN



RAYVALDY ALFIANSYAH NAVARRO

09.21.018.1.09

Disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Pelayaran

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

KARYA ILMIAH TERAPAN
STRATEGI PENCEGAHAN ANCAMAN *PIRACY ATTACK*
SAAT MELINTASI *HIGH RISK AREA* (HRA) DI MV. PAN
ENERGEN



RAYVALDY ALFIANSYAH NAVARRO

09.21.018.1.09

Disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Pelayaran

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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : RAYVALDY ALFIANSYAH NAVARRO

Nomor Induk Taruna : 09.21.018.1.09

Program Studi : TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**STRATEGI PENCEGAHAN ANCAMAN *PIRACY ATTACK* SAAT
MELINTASI *HIGH RISK AREA* (HRA) DI MV. PAN ENERGEN**

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

Surabaya, 20 Mei 2025



RAYVALDY ALFIANSYAH NAVARRO
NIT 0921018109

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Judul : Strategi Pencegahan Ancaman *Piracy Attack* Saat
Melintasi *High Risk Area* (HRA) di MV. Pan Energen
Program Studi : Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Nama : Rayvaldy Alfiansyah Navarro
NIT : 0921018109
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, 26 November 2024

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



(Dety Sutralinda, S.SiT, M.M.Tr)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19810722 201012 2 001



(Faris Nofandi, S.SiT, M.Sc.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19841118 200812 1 003

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 : Strategi Pencegahan Ancaman *Piracy Attack* Saat
Melintasi *High Risk Area* (HRA) di MV. Pan Energen
Program Studi : Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Nama : Rayvaldy Alfiansyah Navarro
NIT : 0921018109
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, 20 Mei 2025

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



(Dety Sutralinda, S.St, M.M.Tr)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19810722 201012 2 001



(Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841118 200812 1 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Sarjana Terapan Teknologi Rekayas 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**

**STRATEGI PENCEGAHAN ANCAMAN *PIRACY ATTACK* SAAT
MELINTASI *HIGH RISK AREA* (HRA) DI MV. PAN ENERGEN**

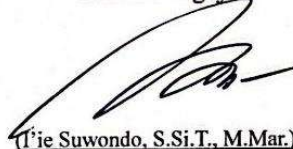
Disusun oleh:

RAYVALDY ALFIANSYAH NAVARRO
NIT. 0921018109

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

Surabaya, 27 NOVEMBER 2025

Dosen Penguji I



(Dite Suwondo, S.Si.T., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770214 200912 1 001

Mengesahkan,
Dosen Penguji II




(Dety Sutralinda, S.SiT, M.M.Tr)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19810722 201012 2 001

Dosen Penguji III



(Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19841118 200812 1 003

Mengetahui,
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

PENGESAHAN
LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**STRATEGI PENCEGAHAN ANCAMAN *PIRACY ATTACK* SAAT
MELINTASI *HIGH RISK AREA* (HRA) DI MV. PAN ENERGEN**

Disusun oleh:

RAYVALDY ALFIANSYAH NAVARRO
NIT. 0921018109

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

Surabaya, 20 Mei 2025

Dosen Penguji I



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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19770214 200912 1 001

Mengesahkan,
Dosen Penguji II

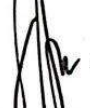


(Dety Sutralinda, S.Si.T., M.M.Tr)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19810722 201012 2 001

Dosen Penguji III



(Faris Norandi, S.Si.T., M.Sc.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841118 200812 1 003

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

RAYVALDY ALFIANSYAH NAVARRO, Strategi Pencegahan Ancaman *Piracy Attack* Saat Melintasi *High Risk Area* (HRA) di MV. Pan Energen. Dibimbing oleh Ibu Dety Sutralinda dan Bapak Faris Novandi.

Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat membahayakan keamanan kapal saat melintasi perairan *High Risk Area* (HRA), selain itu penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui strategi pencegahan ancaman *piracy attack* saat melintasi wilayah *High Risk Area* (HRA). Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif, permasalahan yang akan dibahas dijelaskan secara komprehensif, terutama yang terjadi di kapal selama periode penelitian selama 12 bulan ketika melaksanakan praktek laut di MV. Pan Energen. Penelitian ini menggunakan dua jenis sumber data yaitu data primer dan data sekunder. Berdasarkan hasil penelitian diperoleh hasil yaitu untuk meningkatkan efektivitas dalam mencegah terjadinya serangan pembajakan, diharapkan peran pemerintah beserta IMO dalam melakukan pengembangan metode-metode yaitu dengan mengawasi beberapa faktor sebelum memasuki perairan berbahaya seperti *High Risk Area* (HRA), sehingga dapat meningkatkan efisiensi dalam proses tersebut. Kemudian dari hasil penelitian juga diketahui bahwa para awak kapal sangat penting dalam mencegah pembajakan, karena diperlukan tindakan-tindakan internal yang mendukung keamanan kapal

Kata kunci: Ancaman, Pencegahan, Perompakan, Area Berisiko Tinggi.

ABSTRACT

RAYVALDY ALFIANSYAH NAVARRO, *Piracy Attack Threat Prevention Strategy While Crossing High Risk Area (HRA) at MV. Pan Energen. Supervised by Mrs. Dety Sutralinda and Mr. Faris Novandi.*

This study aims to find out the factors that can endanger the safety of ships when crossing the waters of the High Risk Area (HRA), besides that this study also aims to find out strategies to prevent the threat of piracy attacks when crossing the High Risk Area (HRA) area. The research method used is qualitative research, the problems to be discussed are comprehensively explained, especially those that occur on ships during the 12-month research period when carrying out marine practices in MV. Pan Energen. This study uses two types of data sources, namely primary data and secondary data. Based on the results of the research, the results were obtained, namely to increase effectiveness in preventing piracy attacks, it is hoped that the role of the government and IMO in developing methods is by supervising several factors before entering dangerous waters such as High Risk Areas (HRA), so as to increase efficiency in the process. Then from the results of the study, it is also known that the role of the crew is very important in preventing piracy, because internal measures are needed to support ship safety

Keywords: *Threat, Prevention, Piracy, High-Risk Areas.*

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT karena atas rahmat dan karunia-Nya, penulisan karya tulis ilmiah ini dapat diselesaikan tepat waktu dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan program Sarjana Terapan di Politeknik Pelayaran Surabaya. Dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini, penulis mengangkat judul:

“STRATEGI PENCEGAHAN ANCAMAN *PIRACY ATTACK* SAAT MELINTASI *HIGH RISK AREA* (HRA) DI MV. PAN ENERGEN”

Pada proses penyusunan karya tulis ilmiah terapan ini, penulis berusaha menguraikan berbagai permasalahan yang terjadi dengan mengaitkannya pada teori-teori yang diperoleh dari sejumlah referensi. Penulis sepenuhnya menyadari bahwa karya ilmiah terapan ini masih terdapat berbagai keterbatasan, baik dalam aspek metodologi penyajian maupun pemilihan diksi. Namun demikian, berkat bimbingan yang berharga dari dosen pembimbing serta kontribusi berharga dari berbagai pihak, penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan penghargaan yang tulus kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan berharga, baik secara akademis maupun moral selama proses penelitian dan penulisan ini berlangsung. Secara khusus, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang mendalam kepada yang terhormat:

1. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E., selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya
2. Ibu Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd, M.Mar. selaku Ketua Prodi TROK
3. Ibu Dety Sutralinda, S.SiT, M.M.Tr selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan banyak pengarahan, masukan serta bimbingan kepada penulis.
4. Bapak Faris Nofandi, S.SiT., M.Sc. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan banyak pengarahan, masukan serta bimbingan kepada penulis.
5. Seluruh Sivitas Akademik & Dosen di Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah membimbing dan memberikan ilmu yang bermanfaat kepada penulis.
6. Keluarga saya tercinta yaitu ayahanda Amim Rifaid, ibunda Ratih Puspitasari, saudara saya Rizky Anantha Syahputra beserta keluarga besar yang telah memberikan semangat dalam penyelesaian karya tulis ilmiah ini.
7. Seluruh *crew* kapal MV. Pan Energen atas bimbingan dan pengetahuan yang telah diberikan kepada saya selama melakukan praktek laut.
8. *Master* MV. Pan Energen yaitu Capt. Hwang Sooyon yang telah memberikan bimbingan kepada penulis selama melaksanakan praktek laut.
9. Seluruh taruna/I Politeknik Pelayaran Surabaya angkatan 40 yang saya banggakan.
10. Seluruh teman-teman saya khususnya kasta JABODETABEK, yang selalu memberikan semangat, hiburan, kritik dan dukungan serta telah mengukir cerita dalam kehidupan penulis dikesehariannya.

Sebagai penutup, penulis berharap karya tulis ilmiah ini dapat memberikan manfaat, baik bagi penulis sendiri, maupun bagi para pembaca, serta dapat memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan program pendidikan Sarjana Terapan di Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya,

2025

RAYVALDY ALFIANSYAH NAVARRO

NIT. 09.21.018.1.09

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR PROPOSAL	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL	iv
PENGESAHAN SEMINAR PROPOSAL	v
PENGESAHAN SEMINAR HASIL.....	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A.Latar Belakang	1
B.Rumusan Masalah	5
C.Batasan Masalah.....	5
D.Tujuan Penelitian.....	6
E.Manfaat Penelitian	6
1. Bagi Penulis	6
2. Bagi Pembaca.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
A.Review Penelitian Sebelumnya.....	8

B.Landasan Teori	9
1. Piracy Attack	9
2. <i>High Risk Area</i> (HRA)	24
C.Kerangka Pikir Penelitian.....	34
BAB III METODE PENELITIAN	36
A. Jenis Penelitian.....	36
B. Waktu dan Tempat Penelitian	37
1. Waktu Penelitian	37
2. Tempat Penelitian.....	37
C. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data.....	38
1. Data primer.....	38
2. Data sekunder.....	39
3. Teknik Observasi	39
4. Teknik Komunikasi Langsung (<i>Wawancara/Interview</i>)	39
5. Studi Pustaka.....	40
6. Studi Dokumentasi	40
D. Teknik Analisis Data.....	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	42
A.Gambaran Umum Lokasi/Subjek Penelitian	42
1. Awak kapal MV. Pan Energen.....	42
2. Rute pelayaran MV. Pan Energen	43
B.Hasil Penelitian.....	44
1. Penyajian Data	44
a. Temuan hasil observasi	47

b. Temuan hasil wawancara	49
2. Analisis Data	50
3. Analisis Hasil Observasi	51
C.Pembahasan	55
BAB V PENUTUP.....	71
A.Simpulan	71
DAFTAR PUSTAKA.....	73
LAMPIRAN.....	75

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu	8
Tabel 4.1 Port Calls based on Voyage Memo MV. Pan Energen	43
Tabel 4.3 Gulf of Aden Group Transit.....	61
Tabel 4.7 Schedule of double watch	68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Ancaman Pembajakan Oleh Perompak	10
Gambar 2.2 Peta High Risk Area (HRA).....	25
Gambar 4.1 International Recommended Transit Corridor	61

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship Particular	75
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	76
Lampiran 3 Voyage Memo	77
Lampiran 4 Maritime Security Chart	78
Lampiran 5 Briefing dan Drill Anti-Piracy Attack	79
Lampiran 6 Ship Under Attack	80
Lampiran 7 Ship Protection Measures	81
Lampiran 8 Company Risk Assessment Management.....	82
Lampiran 9 Teks Wawancara Penulis dengan Nahkoda.....	83
Lampiran 10 Teks Wawancara Penulis dengan Chief Officer	85
Lampiran 11 Teks Wawancara Penulis dengan Second Officer	87
Lampiran 12 Teks Wawancara Penulis dengan Boatswain.....	89
Lampiran 13 Teks Wawancara Penulis dengan Able Deck Seaman	91
Lampiran 14 Table Vessel Movement Registration Form.....	93
Lampiran 15 Table UKMTO Vessel Position Reporting Form – Initia Positionl Report.....	95
Lampiran 16 Table UKMTO Vessel Position Reporting Form – Daily Position Report.....	96
Lampiran 17 Tabel UKMTO Vessel Position Reporting Form – Final Report.....	97

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Selain sebagai habitat bagi spesies laut, laut juga merupakan hal yang krusial bagi kelangsungan hidup manusia. Karena efektivitas pengiriman sejumlah besar komoditas melalui air, laut kini juga menjadi tulang punggung perdagangan dan bisnis dalam skala global. Pengangkutan produk dan orang sebagai penumpang dipermudah oleh transportasi air yang menghubungkan pulau-pulau melalui jalur laut. Hal ini karena transportasi air dapat mengangkut barang secara efisien dalam jumlah besar dengan biaya yang cenderung lebih rendah dibanding sektor lain. Pengelolaan transportasi laut mencakup transportasi di jalur air, pelabuhan, keselamatan, keamanan pengiriman, dan upaya menjaga kelestarian lingkungan laut sebagai bagian dari layanan pengiriman dengan nilai ekonomi yang besar. Dalam pengiriman, kapal merupakan metode transportasi utama yang tepat.

Dalam navigasi untuk memfasilitasi kegiatan ekspor dan impor, kapal tidak hanya melewati perairan antar pulau di suatu negara, melainkan juga merentasi lima samudra utama, yakni Samudra Hindia, Samudra Atlantik, Samudra Pasifik, Samudra Antartika, serta Samudra Artik. Keseluruhan wilayah ini meliputi luas sekitar 361 juta km², bahkan mencakup lebih dari 70% total luas bumi. Seiring dengan dimensinya yang besar, pihak berwenang menghadapi tantangan untuk mengawasi dan melakukan patroli secara efektif di seluruh lautan, yang menjadikan beberapa area pelayaran menjadi kurang

terjaga. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa tidak semua wilayah di laut dijamin keamanannya untuk berlayar.

Ekstensifnya wilayah laut ini juga menyulitkan pihak berwenang dalam melaksanakan tindakan pencegahan terhadap berbagai kegiatan yang dapat membahayakan dan merugikan, terutama di pesisir pantai dan area laut yang belum sepenuhnya terpantau. Beberapa ancaman terhadap keamanan laut mencakup praktik perburuan ikan ilegal, penyelundupan senjata atau substansi berbahaya lainnya, serta permasalahan yang umumnya ditemui di dunia pelayaran, yaitu pembajakan atau perompakan.

Berdasarkan *United Nation of Convention on the law of the Sea* (UNCLOS) (1982), pembajakan atau *piracy* adalah penahanan, penyerangan, atau penyelundupan yang melanggar hukum yang dilakukan oleh awak pesawat atau pesawat pribadi terhadap individu atau properti di dalam pesawat saat transit di perairan internasional, terlepas dari kedaulatan negara tuan rumah. Karena pembajakan merupakan kejahatan dalam skala global, negara mana pun dapat membuat undang-undang untuk menghukum mereka yang bertanggung jawab. Kejahatan pembajakan yang paling kontroversial dan terkenal di dunia adalah pembajakan yang terjadi di kawasan laut sekitar Negara Somalia yang didasari oleh beberapa faktor, menyebabkan warga negara Somalia yang sebagian besar nelayan beralih profesi menjadi perompak, faktor tersebut antara lain:

1. Kemiskinan
2. Terjadi *illegal fishing* di perairan Somalia
3. Konflik perang saudara

Dari ketiga faktor penyebab diatas, dilansir dari media berita Republika (11/04/2011). Hampir seluruh nelayan di pantai timur negara Somalia menukarkan jaring ikan mereka dengan senjata api untuk membajak kapal yang lewat didepan mata.

Dilansir dari media berita Qatar, *Al Jazeera* (21/08/2020). Berita terbaru tentang pembajakan yang ada di Somalia. Bahwa tiga orang kru kapal ikan FV. Siraj asal Iran yang telah disandera, terhitung dari tanggal 22 Maret 2015 baru saja dibebaskan dan dipulangkan ke negara asal pada tanggal 20 Agustus 2020. Pembebasan tersebut merupakan upaya dari militer Inggris yang melakukan negosiasi dengan para perompak.

Lalu, kasus pembajakan yang masih diingat dengan jelas oleh masyarakat Indonesia yaitu pembajakan MV. Sinar Kudus milik PT. Samudra Indonesia pada tanggal 16 Maret 2011 saat berlayar dari pelabuhan tolak di Sulawesi, Indonesia menuju pelabuhan tiba Rotterdam, Belanda. MV. Sinar Kudus ditawan oleh sekitar 35 orang perompak bersenjata api selama 46 hari di sekitar perairan teluk Oman yang pada akhirnya dapat dibebaskan oleh pasukan TNI. Setelah itu, kasus pembajakan oleh perompak Somalia pada kapal ikan FV. Naham 3 yang terjadi pada tanggal 26 Maret 2012 dimana lima orang ABK tersebut merupakan warga negara Indonesia, mereka diperlakukan secara tidak manusiawi dan baru terselamatkan pada tanggal 23 Oktober 2016 dan tiba kembali ke Indonesia pada tanggal 28 Oktober 2016. Akan tetapi, hanya empat orang saja yang dapat pulang dengan selamat sebab satu orang meninggal karena sakit saat menjadi sandera. Dan masih banyak lagi kasus pembajakan oleh perompak Somalia yang sebagian besar tujuannya untuk mendapatkan

uang tebusan dengan menukarkan nyawa orang yang disandera.

United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) sebagai otoritas maritim terkemuka telah menetapkan *Internationally Recommended Transit Corridor* (IRTC) sebagai rute navigasi standar bagi kapal-kapal yang melintasi kawasan Teluk Aden, yaitu sebuah wilayah yang diklasifikasikan sebagai *High-Risk Area* (HRA) berdasarkan tingkat ancaman keamanan maritimnya. Koridor ini membentang dari Laut Arab hingga ke pintu masuk Teluk Aden. Kapal-kapal yang melintasi area ini dianjurkan untuk secara berkala melaporkan posisi mereka kepada UKMTO dan *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA). Diberlakukannya sistem ini diharapkan semua kapal yang melewati daerah berbahaya tersebut dapat termonitor pergerakannya sehingga mempercepat penanganan bila terjadi pembajakan. Demi tercapainya pelayaran yang aman untuk seluruh pihak yang terkait dan termasuk seluruh awak kapal harus bekerjasama dengan baik untuk melakukan persiapan dalam rangka untuk pencegahan dari ancaman penyerangan pembajakan yang nyata dan beresiko tinggi terjadi di perairan tersebut. Dengan menerapkan sistem pencegahan pembajakan yang terencana sehingga seluruh kru kapal dapat berperan secara optimal saat terjadi keadaan darurat.

Meskipun jumlah kapal yang dibajak di wilayah berisiko tinggi telah menurun setiap tahunnya, menurut laporan terdokumentasi dari Biro Maritim Internasional (IMB), jumlah ini harus ditingkatkan lagi untuk memastikan perdagangan yang aman dan mengurangi bahaya pembajakan.

MV. Pan Energen merupakan kapal berbendera *Marshall Island* dan berjenis *bulk carrier* milik perusahaan pelayaran bernama POSSM co., ltd.,

yaitu perusahaan pelayaran berasal dari negara *South Korea*. Kapal ini melayani jasa pelayaran dengan rute lintas samudra dan tidak jarang kapal ini memasuki *High Risk Area* (HRA) di perairan sekitar Somalia. Mengenai keterkaitan antara kapal penulis selama masa praktek laut adalah rute MV. Pan Energen dari Amerika menuju India melalui Suez Canal yang pada saat itu hampir saja mengalami pembajakan namun berhasil dihalau dan dicegah. Hal ini, menjadi dasar bagi penulis dan merupakan pengalaman penulis pribadi karena pernah melewati area beresiko tinggi tersebut sehingga menjadi alasan penulis untuk menulis karya ilmiah terapan dengan judul : Strategi Pencegahan Ancaman *Piracy Attack* Saat Melintasi *High Risk Area* (HRA) di MV. Pan Energen.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan di atas, berikut adalah perumusan masalah yang akan menjadi fokus pembahasan pada bab-bab berikutnya dalam karya ilmiah terapan ini:

1. Faktor-faktor apa saja yang perlu diawasi ketika melewati daerah *High Risk Area* (HRA) ?
2. Bagaimana strategi pencegahan ancaman *piracy attack* saat melintasi wilayah *High Risk Area* (HRA) ?

C. Batasan Masalah

Dengan merujuk pada konteks permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya permasalahan yang terjadi di kapal MV. Pan Energen dan batasan waktu penulis dalam meneliti, maka dalam pembahasan karya tulis ilmiah ini

penulis hanya akan membatasi masalah, terutama dalam hal memfokuskan strategi MV Pan Energen untuk melalui jalur *High Risk Area* (HRA) terutama aspek-aspek yang berkaitan dengan daerah yang dilalui penulis.

D. Tujuan Penelitian

Penelitian dan penulisan ini akan didasarkan pada pengetahuan dan pengalaman penulis selama penerapan praktik laut di atas kapal MV. Pan Energen. Tujuannya adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat membahayakan keamanan kapal saat melintasi perairan *High Risk Area* (HRA) sehingga dapat mengurangi resiko terjadinya ancaman.
2. Untuk mengetahui strategi pencegahan ancaman *piracy attack* saat melintasi wilayah *High Risk Area* (HRA).

E. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian terkait strategi pencegahan *piracy attack* saat melintasi wilayah *High Risk Area* (HRA) di MV. Pan Energen diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Bagi Penulis

Untuk mengetahui prosedur pencegahan dari serangan pembajakan serta faktor-faktor yang dapat membahayakan keamanan kapal dengan demikian dapat mengambil tindakan optimal dan efisien saat berhadapan dengan keadaan tersebut terutama saat melewati area yang rawan dan beresiko tinggi.

2. Bagi Pembaca

Untuk memperkaya ilmu dan wawasan tentang pelaksanaan prosedur pencegahan serangan pembajakan dan dapat dipahami sehingga diterapkan untuk menjaga keamanan kapal saat berlayar melintasi *High Risk Area* (HRA). Dijadikan referensi bagi peneliti selanjutnya guna menyajikan hasil penelitian yang lebih mutakhir dan akurat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Dalam upaya untuk menggambarkan konteks penelitian ini secara lebih komprehensif, tabel perbandingan penelitian terdahulu disusun untuk menyajikan gambaran yang jelas mengenai temuan-temuan yang telah dihasilkan dalam bidang ini. Berikut disertakan tabel yang akan membantu pembaca dalam memahami perbandingan antara penelitian-penelitian sebelumnya, memperkuat landasan teoritis yang mendukung penelitian ini, serta memberikan wawasan yang berharga untuk penelitian yang sedang dilakukan.

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu
Sumber: Data diolah oleh peneliti tahun 2024

No	Peneliti Dan tahun	Judul Penelitian	Perbedaan	Hasil
1	Praditya Iqbal Tawakal (2017)	Model Pencegahan Serangan Perompak Saat Melintasi Perairan Somalia di MV. Mina Oldendorff (PIP Semarang)	Menerapkan BMP Plus mencegah serangan perompakan di atas kapal.	Metode yang digunakan dalam penelitian ini difokuskan pada pemahaman mendalam yang bertujuan menggali insight terhadap aspek kualitatif yang menjadi fokus penelitian. Persamaan hasil dari peneliti penulis, memberikan pembekalan dan pelatihan kepada seluruh awak kapal
2	Muhammad Arif Ikhsannudin (2017)	Analisis Peningkatan Dinas Jaga di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan di Kapal MT. SEI PAKNING	Menerapkan double watch untuk meningkatkan keamanan kapal.	Metode yang digunakan dalam penelitian ini difokuskan interpretatif terhadap konteks tertentu yang bertujuan untuk mendapatkan pemahaman terhadap aspek kualitatif yang menjadi fokus penelitian. Persamaan hasil dari peneliti penulis, melaksanakan <i>briefing</i>

No	Peneliti Dan tahun	Judul Penelitian	Perbedaan	Hasil
				dinas jaga kepada awak kapal yang bertugas
3	Ferdia Hernawan (2018)	Penerapan SSAS Guna Mengatasi Perompakan di atas Kapal MV. KT. 02	Menerapkan SSAS dalam mengatasi serangan perompakan.	Metode yang digunakan dalam penelitian ini difokuskan pada pemahaman mendalam pada topik yang mnejadi fokus penelitian. Persamaan hasil dari peneliti penulis, melakukan penyuluhan SSAS untuk mengatasi perompakan di atas kapal

B. Landasan Teori

Bab ini bertujuan untuk mendikarya ilmiah terapkan pengertian serta informasi yang relevan guna memudahkan pembaca dalam memahami karya ilmiah terapan yang berjudul “Strategi Pencegahan Ancaman *Piracy Attack* Saat Melintasi *High Risk Area* (HRA) di MV. Pan Energen”. Oleh karena itu, dikemukakan beberapa dekarya ilmiah terapan teori sebagai berikut:

1. Piracy Attack

Piracy Attack dapat diartikan kedalam bahasa Indonesia menjadi serangan pembajakan atau perompakan. Kegiatan tersebut merupakan kejahatan yang sangat berbahaya di laut dan sangat mengancam nyawa karena para kru kapal akan dijadikan sebagai sandera dan yang melawan akan diperlakukan secara tidak manusiawi.



Gambar 2.1 Ancaman Pembajakan Oleh Perompak
 Sumber : <https://www.sail-world.com/news/249161/The-coast-of-Mauritania-and-the-threat-of-piracy>

Berikut pengertian perompak berdasarkan aturan-aturan internasional:

- a. Perompak menurut United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982

Pada Konverensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa atau *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, ketentuan mengenai tindak perompakan diatur dalam Pasal 100 hingga Pasal 107. Pasal 100 menyatakan bahwa tindakan perompakan merupakan kejahatan yang bersifat ilegal dan terjadi di laut lepas atau di wilayah yang berada di luar yurisdiksi negara manapun. Sementara itu, Pasal 101 UNCLOS 1982 menjelaskan bahwa perompakan mencakup:

- 1) Segala bentuk tindakan kekerasan, penahanan yang tidak sah, atau pengahancuran yang dilakukan oleh awak kapal atau penumpang kapal/pesawat udara swasta untuk kepentingan pribadi, yang ditujukan:
 - a) Terhadap kapal atau pesawat udara lain, maupun orang dan

barang yang berada di atasnya, yang berada di laut lepas

- b) Terhadap kapal, pesawat udara, orang, atau barang yang berada di wilayah di luar yurisdiksi negara manapun.
- 2) Setiap tindakan sukarela dalam mengoperasikan kapal/pesawat udara yang diketahui digunakan untuk melakukan pembajakan.
- 3) Setiap tindakan mengajak atau dengan sengaja membantu tindakan yang disebutkan dalam sub ayat (a) atau (b).

Berdasarkan ketentuan pasal-pasal di atas, dapat disimpulkan bahwa suatu tindakan di laut dapat dikategorikan sebagai perompakan (*piracy*) apabila memenuhi beberapa unsur berikut:

- 1) Merupakan tindakan melanggar hukum yang disertai kekerasan.
- 2) Dilakukan untuk kepentingan pribadi.
- 3) Menargetkan awak atau penumpang dari *private ship* atau *private aircraft*.
- 4) Terjadi di wilayah perairan internasional atau area lain yang berada di luar yurisdiksi nasional negara manapun.

Mengacu pada tingginya intensitas aksi perompakan di wilayah sekitar Somalia, baik di luar laut teritorialnya maupun di perairan yang dekat dengan yurisdiksi nasional, Pasal 105 UNCLOS memberikan kewenangan bagi setiap negara untuk menangkap dan menyita kapal atau pesawat udara yang digunakan dalam tindak perompakan, atau yang berada di bawah penguasaan para perompak, selama kejadian tersebut berlangsung di laut lepas atau wilayah yang tidak berada di bawah kekuasaan hukum negara mana pun. Negara yang melakukan

penyitaan memiliki hak untuk mengadili para pelaku, menjatuhkan hukuman, serta menentukan tindakan lebih lanjut terhadap kapal, pesawat, atau barang-barang yang disita, tentu saja dengan tetap menghormati hak-hak pihak ketiga yang bertindak secara sah dan beritikad baik.

Berdasarkan isi pasal di atas, dapat disimpulkan bahwa kapal yang digunakan dalam tindakan perompakan dapat disita oleh negara lain atau pihak ketiga, selama tindakan tersebut terjadi di luar wilayah yurisdiksi negara mana pun. Negara yang melakukan penyitaan memiliki kewenangan melalui pengadilanannya untuk menjatuhkan hukuman kepada pelaku perompakan serta menentukan langkah-langkah yang akan diambil terhadap kapal yang terlibat.

Regulasi mengenai otoritas yang memiliki legitimasi hukum untuk melaksanakan penyitaan terhadap kapal bajak laut diatur secara eksplisit dalam Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa. Pasal 107 UNCLOS secara tegas membatasi pelaksanaan penyitaan hanya kepada: (1) kapal perang yang beroperasi secara resmi, (2) pesawat tempur militer, atau (3) kendaraan operasional lain baik laut maupun udara yang memenuhi kriteria: (a) memiliki identifikasi visual yang jelas sebagai aset pemerintah, dan (b) dibekali otorisasi resmi untuk melaksanakan operasi penegakan hukum di wilayah maritim.

Lebih lanjut, Pasal 105 UNCLOS 1982 memperluas yurisdiksi penindakan dengan menyatakan bahwa setiap negara berdaulat memiliki hak hukum untuk: (1) melakukan penangkapan terhadap kapal

yang diduga digunakan untuk kegiatan pembajakan, (2) menyita seluruh muatan yang terdapat di dalam kapal tersebut, dengan catatan bahwa tindakan hukum ini hanya berlaku untuk kejadian yang terjadi di: (a) perairan internasional (laut lepas), atau (b) zona maritim yang tidak berada di bawah kedaulatan hukum negara tertentu (*extra-territorial waters*).

Sedangkan dalam penegakan hukum terhadap pelaku perompakan, UNCLOS 1982 memberikan otoritas kepada negara penangkap untuk menjatuhkan sanksi sesuai hukum nasionalnya serta menetapkan langkah-langkah terhadap kapal maupun barang yang terlibat dalam tindak kejahatan tersebut.

b. Perompak Menurut International Maritime Organization (IMO)

Saat ini, praktik perompakan di laut telah mengalami transformasi signifikan, baik dari segi taktik yang digunakan, jenis senjata yang dimiliki, maupun jangkauan wilayah operasinya. Perompakan juga telah dikategorikan sebagai tindak kejahatan lintas negara dan menjadi bagian dari isu hukum internasional. Salah satu lembaga internasional yang menangani isu ini adalah *International Maritime Organization* (IMO). IMO memberikan definisi resmi mengenai perompakan yang merujuk pada ketentuan dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) tahun 1982.

“Any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ships or a private aircraft, and directed on the high seas

against another ships or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; against a ship, aircraft, persons, or property in a place outside the jurisdiction of any state”.

Pernyataan tersebut menjelaskan bahwa perompakan mencakup segala bentuk tindakan kekerasan, penahanan secara tidak sah, maupun penjarahan yang dilakukan terhadap awak atau penumpang kapal dan pesawat udara. Tindakan ini terjadi di laut lepas dan ditujukan pada kapal, pesawat, individu, maupun barang-barang yang berada di luar wilayah hukum negara mana pun. Definisi IMO ini mencakup lima karakteristik utama, yaitu:

- 1) Pembajakan laut melibatkan serangkaian kejahatan, termasuk tindakan kekerasan, penahanan, atau penjarahan.
- 2) Pembajakan laut terjadi di perairan terbuka atau lokasi lain di luar yurisdiksi negara. Definisi ini menekankan bahwa itu melibatkan tindakan kekerasan atau penahanan ilegal terhadap kapal di lautan bebas atau wilayah lain yang tidak berada dalam yurisdiksi negara mana pun. Dengan demikian, aksi perompakan dan pembajakan yang terjadi di perairan teritorial suatu negara tidak dapat dianggap sebagai pembajakan laut. Menurut IMO, serangan bersenjata terhadap kapal di perairan teritorial disebut perompakan bersenjata, bukan pembajakan. Perbedaan ini memiliki konsekuensi besar terhadap perlakuan hukum terhadap para tersangka, termasuk prosedur penangkapan, penahanan, pengadilan, dan vonis hukuman.
- 3) Definisi UNCLOS tentang pembajakan laut adalah harus melibatkan

dua kapal (*two ships requirement*). Pembajakan laut melibatkan penggunaan kapal sebagai sarana untuk menyerang kapal lainnya. Dengan definisi ini, serangan yang dilakukan oleh penumpang atau awak kapal dari dalam kapal itu sendiri tidak dapat dianggap sebagai aksi perompakan. Hal yang serupa berlaku untuk serangan terhadap kapal yang sedang bersandar di pelabuhan, dilakukan dari atas dermaga.

- 4) Pembajakan laut yang dilakukan untuk tujuan pribadi atau komersial, secara spesifik tidak termasuk tindakan terorisme atau aktivitas lingkungan sebagai bagian dari definisi pembajakan.
- 5) 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.

Mengacu pada Pasal 2.2 dalam IMO Maritime Security Commite (MSC) Circular No. 984 tentang the Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships (Naskah kode praktek investigasi terhadap kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal), istilah armed robbery against ship atau perampokan bersenjata terhadap kapal mengacu pada tindakan kekerasan atau ancaman yang melanggar hukum, di luar definisi perompakan, yang dilakukan terhadap kapal, awak, penumpang, maupun barang-barang di dalamnya, dan terlangsung di perairan yang berada dalam yurisdiksi suatu negara.

Definisi yang dikeluarkan oleh IMO ini secara tegas membedakan antara perompakan (*piracy*) dan perampokan bersenjata (*armed robbery*). Sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982, perompakan terjadi di laut lepas atau di luar yurisdiksi negara mana pun, sedangkan perampokan bersenjata terjadi di wilayah yang masih berada dalam kekuasaan hukum suatu negara.

c. Perompakan Menurut International Maritime Bureau (IMB)

Pada laporan *International Maritime Bureau* (IMB), dinyatakan bahwa perompak memiliki artian: “*act of boarding any vessel with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance thereof*”.

Definisi ini menjelaskan bahwa setiap tindakan kriminal yang dilakukan di wilayah teritorial atau yurisdiksi suatu negara, termasuk kapal yang sedang berlabuh di pelabuhan untuk proses bongkar muat, dikategorikan sebagai pembajakan. IMB, sebagai organisasi maritim non-pemerintah yang dibentuk oleh *International Chamber of Commerce* (ICC) dan didukung oleh industri maritim, memiliki peran penting dalam menjaga keamanan pelayaran laut. Oleh karena itu, meskipun terdapat perbedaan dalam penafsiran definisi, data yang disediakan oleh IMB tetap menjadi acuan utama di kalangan komunitas maritim global.

Sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 dan IMO, IMB juga mendorong penegakan hukum terhadap pelaku pembajakan kepada negara-negara yang berkepentingan dalam pemberantasan kejahatan ini.

Meskipun IMB tidak memiliki kebijakan khusus mengenai hukuman untuk para pembajak, mereka memiliki Pusat Pelaporan Pembajakan yang bertugas menyampaikan informasi kepada negara pemilik kapal terkait untuk memfasilitasi proses penegakan hukum terhadap para pelaku. Kejahatan perompakan atau pembajakan Negara Somalia merupakan Negara yang terkenal sebagai Negara perompak yang fenomenal sepanjang sejarah karena merupakan aksi perompakan yang teroganisir dan terstruktur. Dalam latar belakangnya perompakan di Somalia muncul karena banyak faktor penyebab antara lain:

1) Kemiskinan

Kemiskinan menjadi kendala besar untuk warga Somalia selain karena kekeringan serta cuaca ekstrim yang menyebabkan sulitnya mendapat kebutuhan pangan dari hasil bumi maupun ternak dan kurangnya pendidikan yang didapat oleh warga di Negara tersebut, serta terdapat faktor lain yang merupakan kendala terbesar bagi negara itu menjadi salah satu dari negara miskin didunia dengan tingkat korupsi yang sangat tinggi.

Dibuktikan karena negara Somalia selalu menempati urutan bawah pada Indeks Persepsi Korupsi *Transparency International* setiap tahunnya disusun dari 180 negara. Pada data terbaru tahun 2021, Somalia menduduki peringkat dua sebagai Negara dengan tingkat korupsi tertinggi. Dengan demikian hal ini menyebabkan pembangunan infrastruktur yang tidak layak, sarana umum yang tidak memadai, serta penyalahgunaan jabatan oleh pejabat publik

untuk keuntungan pribadi sehingga banyak warganya dilanda oleh kemiskinan.

2) Terjadi *illegal fishing* di perairan Somalia

Sebagian besar warga di pantai timur negara Somalia berprofesi sebagai nelayan karena perairan timur Somalia kaya dengan ikan tuna. Akan tetapi, terjadi *illegal fishing* dari nelayan asing yang menjarah hasil laut perairan tersebut menyebabkan nelayan lokal semakin terhimpit dan kehilangan hasil tangkapan, hal ini menyebabkan kemarahan dari nelayan lokal.

Sehingga itu menyebabkan bermulanya nelayan lokal menerapkan sistem menarik pajak bagi nelayan asing yang menangkap ikan di perairan Somalia hingga terjadinya kemiskinan dan konflik sistem tersebut yang bermula dari menarik pajak menjadi pembajakan kapal, penyanderaan, dan meminta tebusan.

3) Konflik perang saudara

Konflik perang saudara di Somalia dimulai setelah jatuhnya Presiden Siad Barre dari kekuasaannya pada Januari 1991, yang memicu ketegangan di berbagai wilayah Somalia. Kekosongan pemerintahan setelah keruntuhan rezim Siad Barre menjadi faktor utama penyebab konflik tersebut.

4) Ditambah dengan ketegangan yang belum terselesaikan antara Somalia dan Ethiopia terkait sengketa di Ogaden, rezim Siad Barre dianggap terlalu otoriter, yang mana ini memicu persaingan antar kepala suku untuk merebut kekuasaan. Mereka melakukan kudeta

terhadap rezim yang berkuasa pada saat itu.

- 5) Setelah kejatuhan rezim tersebut pada tahun 1991, terjadilah perebutan kekuasaan di Somalia antara elit politik, pemimpin militer, dan tokoh agama, yang masing-masing berusaha menciptakan perdamaian di negara tersebut.

d. Perompakan Menurut Peraturan Maritim Indonesia

Berdasarkan prinsip kedaulatan laut, negara memiliki kewajiban menjaga keamanan di wilayah perairannya, termasuk Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Pada dasarnya peraturan perundangan-undangan yang terjadi di lingkup nasional diatur oleh pemerintah Republik Indonesia yang dipimpin oleh Dinas Hukum Angkatan Laut melalui Focus Group Discussion (FGD) yang membahas mengenai “Penegakan Hukum terhadap Tindak Pidana Perompakan dan Pembajakan di Laut Pasca berlakunya UU Nomor 1 Tahun 2023 tentang KUHP”.

Dalam sambutan yang terjadi di FGD menurut Kadiskum TNI AL Laksma TNI Leonard Marpaung, S.H., M.H. (2023) mengatakan bahwa “pembajakan di laut merupakan kejahatan Internasional sebagai ancaman serius terhadap keamanan global” dan berikut merupakan peraturan yang mengatur mengenai perompakan atau piracy yang dikutip dari DISKUMAL(2023) “Perlindungan terhadap kejahatan tersebut diatur dalam Pasal 438 sampai dengan 451 UU Nomor 1 Tahun 1946 tentang KUHP, dimana penegak hukumnya adalah Penyidik Perwira TNI AL sesuai Pasal 13 dan Pasal 14 TZMKO, namun dengan terbitnya UU Nomor 1 Tahun 2023 tentang KUHP pengaturan tentang

tindak Pidana Pembajakan diatur dalam Pasal 542 sampai dengan 548 KUHP. Sehingga terdapat titik permasalahan dalam implementasi penegakan hukum, yang dapat berdampak terhadap penegakan hukum pembajakan di laut bebas.”

Dengan landasan ini, pengaturan tentang perompakan dalam hukum maritim Indonesia menjadi bagian dari tanggung jawab nasional yang terintegrasi dengan kerangka hukum internasional.

e. Tindakan Mewaspadaai Terjadinya Pembajakan dan Pencegahan Pembajakan Saat Ada Yang Mendekati

Menurut STCW 1978 yang telah diamandemen pada 2010 (Manila Amendments), terdapat ketentuan yang relevan mengenai tindakan kewaspadaan dan pencegahan pembajakan khususnya dalam konteks pelatihan kru kapal. STCW 1978 Amandemen 2010 Regulasi VI, mengatur pelatihan wajib bagi pelaut terkait keselamatan dan keamanan maritim, termasuk pelatihan khusus untuk *Ship Security Officer* (SSO) dan *Security Awareness Training* (SAT).

Regulasi ini terdiri dari enam bagian utama, salah satunya regulasi VI/6 yang mewajibkan pelaut untuk mengikuti pelatihan terkait keamanan (*Security-Related Training*), termasuk *Security Awareness Training* (SAT) bagi seluruh kru untuk mengenali ancaman keamanan maritim, dan pelatihan *Ship Security Officer* (SSO) bagi individu yang bertugas mengembangkan, dan mengimplementasikan *Ship Security Plan* (SSP). Regulasi ini memastikan semua pelaut memiliki kompetensi untuk menjalankan tugas

secara aman, mencegah pembajakan, dan menghadapi ancaman terorisme di laut. Isi STCW 1978 Amandemen 2010 yang berhubungan dengan *Security Awareness*, yaitu :

1) Regulasi VI/5 Ship Security Officer (SSO)

Mandatory minimum requirements for the issue of certificates of proficiency for ship security officers. Every candidate for a certificate of proficiency as ship security officer shall: .

- a) “have approved seagoing service of not less than 12 months or appropriate seagoing service and knowledge of ship operations”.
- b) telah menyetujui layanan laut tidak kurang dari 12 bulan atau sesuai layanan laut dan pengetahuan tentang operasi kapal.
- c) “meet the standard of competence for certification of proficiency as ship security officer, set out in section A-VI/5, paragraphs 1 to 4 of the STCW Code.”
- d) memenuhi standar kompetensi sertifikasi kecakapan sebagai keamanan kapal petugas, yang ditetapkan dalam bagian A-VI/5, paragraf 1 hingga 4 dari Kode STCW.

2) Regulasi VI/6-1, yang menyatakan semua pelaut wajib memiliki sertifikat *Security Awareness*.

Mandatory minimum requirements for security-related training and instruction for all seafarers.

- a) “*Seafarers shall receive security-related familiarization and security-awareness training or instruction in accordance with section A-VI/6, paragraphs 1 to 4 of the STCW Code and shall*

meet the appropriate standard of competence specified therein.”

Pelaut harus menerima pelatihan pengenalan terkait keamanan dan kesadaran keamanan atau instruksi sesuai dengan bagian A-VI/6, paragraf 1 hingga 4 dari Kode STCW dan harus memenuhi standar kompetensi yang sesuai yang ditentukan di dalamnya.

- b) *“Where security awareness is not included in the qualification for the certificate to be issued, a certificate of proficiency shall be issued indicating that the holder has attended a course in security awareness training.”*

Di mana kesadaran keamanan tidak termasuk dalam kualifikasi untuk sertifikat dikeluarkan, sertifikat kemahiran akan dikeluarkan yang menunjukkan bahwa pemegangnya telah mengikuti kursus dalam pelatihan kesadaran keamanan.

- c) *“Every Party shall compare the security-related training or instruction it requires of seafarers who hold or can document qualifications before the entry into force of this regulation with those specified in section A-VI/6, paragraph 4 of the STCW Code, and shall determine the need for requiring these seafarers to update their qualifications.”*

Setiap Pihak harus membandingkan pelatihan atau instruksi terkait keamanan yang disyaratkannya pelaut yang memegang atau dapat mendokumentasikan kualifikasi sebelum berlakunya peraturan ini dengan yang ditentukan dalam bagian A-VI/6, paragraf 4 dari Kode STCW, dan akan menentukan kebutuhan

untuk mewajibkan pelaut ini untuk memperbarui kualifikasi mereka.

- d) *“Seafarers with designated security duties shall meet the standard of competence specified in section A-VI/6, paragraphs 6 to 8 of the STCW Code.”*

Pelaut dengan tugas keamanan yang ditunjuk harus memenuhi standar kompetensi yang ditentukan di bagian A-VI/6, paragraf 6 hingga 8 dari Kode STCW.

- e) *“Where training in designated security duties is not included in the qualifications for the certificate to be issued, a certificate of proficiency shall be issued indicating that the holder has attended a course of training for designated security duties.”*

Di mana pelatihan dalam tugas keamanan yang ditunjuk tidak termasuk dalam kualifikasi untuk sertifikat yang akan dikeluarkan, sertifikat kemahiran harus dikeluarkan yang menunjukkan bahwa pemegangnya memiliki menghadiri kursus pelatihan untuk tugas keamanan yang ditunjuk.

- f) *“Every Party shall compare the security training standards required of seafarers with designated security duties who hold or can document qualifications before the entry into force of this regulation with those specified in section A-VI/6, paragraph 8 of the STCW Code, and shall determine the need for requiring these seafarers to update their qualifications.”*

- g) Di mana pelatihan dalam tugas keamanan yang ditunjuk tidak

termasuk dalam kualifikasi untuk sertifikat yang akan dikeluarkan, sertifikat *kemahiran* harus dikeluarkan yang menunjukkan bahwa pemegangnya memiliki menghadiri kursus pelatihan untuk tugas keamanan yang ditunjuk.

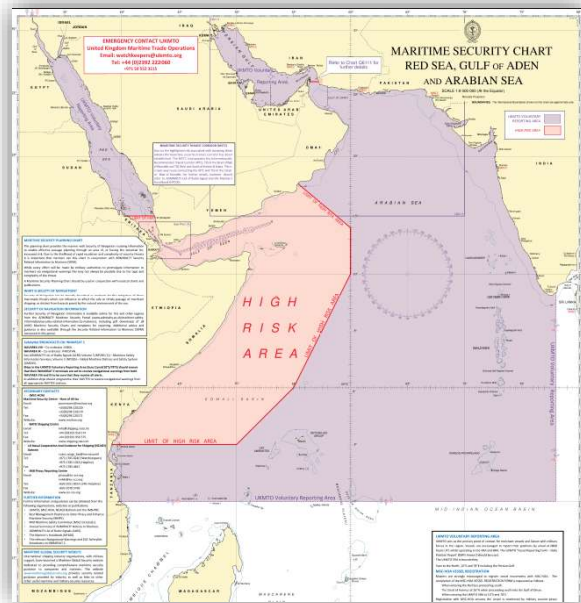
3) Regulasi VI/6-2, yang menyatakan pelaut yang ditunjuk untuk tugas keamanan atau security duties.

a) *“Where training in designated security duties is not included in the qualifications for the certificate to be issued, a certificate of proficiency shall be issued indicating that the holder has attended a course of training for designated security duties.”*

Di mana pelatihan dalam tugas keamanan yang ditunjuk tidak termasuk dalam kualifikasi untuk sertifikat yang akan dikeluarkan, sertifikat kemahiran harus dikeluarkan yang menunjukkan bahwa pemegangnya memiliki menghadiri kursus pelatihan untuk tugas keamanan yang ditunjuk.

2. *High Risk Area* (HRA)

High Risk Area (HRA) merupakan area dimana aktivitas serangan pembajakan sering terjadi dan dapat mengancam keselamatan dan keamanan kapal. Dalam penelitian area yang dimaksudkan adalah perairan Somalia dan seperti yang tertulis pada *Best Management Practice 4* (BMP4), area ini terbentang dari Suez dan selat Hormuz di utara, hingga 10° LS dan 78° BT.



Gambar 2.2 Peta High Risk Area (HRA)

Sumber: <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/05/hra-2019.png>

Best Management Practice 4 (BMP4) bertujuan untuk membantu para pelaut agar dapat mendeteksi segala resiko dan dapat menghindari serta melakukan pencegahan ancaman eksternal terhadap keselamatan pelayaran yang terfokus pada perlindungan terhadap pembajakan berbasis di Somalia dan telah dilakukan pengembangan dan revisi ulang oleh BIMCO, *International Chamber of Shipping*, *International Group of P&I Clubs*, *INTERTANKO* and *Oil Companies International Marine Forum* menjadi *Best Management Practice 5 (BMP5)* yang mempunyai tujuan sama dengan BMP4 tetapi lebih terfokus pada mencegah pembajakan dan meningkatkan keamanan maritim di *Red Sea, Gulf of Aden, Indian Oceans, and Arabian Sea*. Bersamaan dengan diterbitkannya BMP5, telah diterbitkan juga *Global Counter Piracy Guidance* yang berisi panduan tentang pencegahan pembajakan dan perampokan bersenjata untuk digunakan oleh para pelaut

di seluruh dunia.

High Risk Area (HRA) merupakan daerah yang wajib diwaspadai pada saat melintasi area perairan tersebut. Oleh karena itu, segala persiapan sebelum memasuki dan melintasinya menjadi tanggungjawab Nahkoda dan seluruh awak kapal untuk memastikan keselamatan dan keamanan bersama. Demi mencegah kelalaian dalam pelaksanaannya *Ship Security Officer* (SSO) kapal wajib melakukan peninjauan serta pengecekan secara berkelanjutan tanpa melwatkan detail yang dapat menjadi celah untuk meningkatkan resiko ancaman serangan pembajakan.

Adapun faktor-faktor yang harus diwaspadai serta prosedur pelaksanaan kegiatan untuk pencegahan terhadap serangan pembajakan yang wajib diimplementasikan dan diawasi pelaksanaannya. Upaya-upaya tersebut merupakan tuntutan yang harus dipenuhi karena kelalaian akan dapat menjadi penyebab berbahaya yang mengancam keselamatan jiwa seluruh awak kapal yang bertugas. Sehingga dibentuk rapat Bridge Resource Team Management untuk membahas tentang bahaya-bahaya dan resiko keselamatan yang diperkirakan dapat membahayakan kru kapal yang berupa Risk Assessment Management.

a. Langkah-langkah Mitigasi Keamanan Kapal

Untuk mengatasi ancaman perompakan, terdapat berbagai langkah yang harus dilakukan oleh kapal yang melintasi daerah rawan perompakan. Langkah-langkah ini dapat dibagi ke dalam tiga tahap, yaitu sebelum, saat, dan setelah melintasi daerah *high risk area*.

1) Sebelum Melintasi *High Risk Area* (HRA)

a) Rencana Pelayaran: Sebelum berlayar melalui area rawan, kapal harus menyusun rencana perjalanan yang terperinci, mencakup pilihan rute, waktu perjalanan, serta perkiraan ancaman yang mungkin terjadi. Kapal harus menghindari jalur pelayaran yang rentan terhadap serangan dan mengkonsultasikan dengan pusat informasi maritim untuk memperoleh data terkini mengenai situasi di lapangan.

b) Koordinasi dengan Otoritas Maritim:

(1) Memastikan kapal dilaporkan ke pusat pengawasan maritim (misalnya *Maritime Security Centre – Horn of Africa* atau pusat lainnya yang relevan).

(2) Mengikuti peringatan dan instruksi yang diberikan oleh organisasi maritim internasional, seperti **IMO** dan **ReCAAP**.

c) Persiapan Kapal:

Pemasangan perangkat pengaman di deck seperti:

(1) Razor wire (kawat berduri)

dipasang pada sekitar keliling geladak kapal yang bertujuan menutup akses masuk perompak saat akan memanjat lambung kapal demikian untuk mengantisipasi ketika perompak naik ke atas kapal.

(2) *Dummies* (boneka pengelabu)

Meletakkan *dummies* di bagian luar kapal dengan posisi yang

mudah terlihat bertujuan untuk mengelabui perompak agar terlihat seperti seorang *Armed guard* yang sedang berpatroli dan melakukan pengamatan keliling.

(3) *Penutup akses tangga*

Penutup tersebut berupa plat atau *metal grating* berfungsi untuk menutup akses tangga di bagian dalam atau luar kapal.

(4) *Hydrant*

Penyemprotan air bertekanan tinggi dengan menggunakan *hydrant* yang bertujuan untuk menghalangi perompak agar tidak dapat memanjat kapal.

2) Saat Melintasi *High Risk Area* (HRA)

- a) Pengawasan Intensif: Selama melintasi daerah rawan, kapal harus meningkatkan pengawasan dan siap dengan prosedur darurat. Memperbaiki sistem pengawasan dengan teknologi terbaru, seperti CCTV, radar, dan alat deteksi lainnya yang dapat mengidentifikasi kapal yang mendekat dengan potensi ancaman.

Berikut ini adalah sejumlah alat navigasi beserta fungsinya yang memiliki peranan krusial dalam mendukung berfungsi untuk mendeteksi objek diatas permukaan air laut dan *Automatic Identification System* (AIS) alat untuk mengidentifikasi data dari kapal seperti nama kapal, *callsign*, *IMO number*, haluan, dan informasi relevan lainnya dalam jangkauannya serta memberikan informasi tentang *Closest*

Point Approach (CPA) dan *Time Closest Point Approach* (TCPA) dari sebuah objek diatas permukaan laut. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa ARPA memiliki kemampuan untuk mendeteksi keberadaan kapal asing yang mencurigakan melalui pemantauan arah pergerakan kapal pada monitor, sehingga posisinya dapat diidentifikasi secara langsung.

Pada MV. Pan Energen menggunakan ARPA/RADAR seri JRC JMA-9922-9XA. Dengan cara melakukan *check* sesuai dengan bagian-bagian pada JMA-9922 *schematic diagrams and dimensions* di JRC JMA-9922-9XA *manual book*.

(1) *Electronic Chart Display and Information Systems* (ECDIS)

ECDIS merupakan peta elektronik yang menjadi alternatif dari penggunaan peta kertas karena berbasis komputer digital, dalam pengoperasiannya ECDIS sebagai peta sebagai penunjuk arah kapal untuk menuju ketempat tujuan. Informasi yang didapatkan melalui ECDIS, antara lain:

- (a) Posisi kapal
- (b) Kedalaman laut
- (c) *Symbols* atau tanda-tanda
- (d) Kecepatan kapal, angin dan arus
- (e) Arah haluan, mata angin dan arus
- (f) Track line yang telah kapal lewati, dan sebagainya.

Berdasarkan informasi yang ada, sistem ECDIS pada

kapal terhubung dengan berbagai perangkat navigasi lain seperti *Global Positioning System* (GPS), Speedlog, Anemometer, dan Gyro Compass. Keterhubungan ini meningkatkan efisiensi dalam pemantauan posisi kapal. Dengan demikian, ECDIS berfungsi untuk melacak lokasi kapal secara real-time serta menampilkan jalur pelayaran yang sesuai dengan rencana rute yang telah ditentukan.

Pada MV. PAN ENERGEN menggunakan ECDIS seri JRC JAN-7201/9201. Dengan cara melakukan *check* bagian-bagian luar dari ECDIS selanjutnya melakukan *test* sesuai pada JRC JAN-7201/9201 *manual book*.

(2) Binoculars

Binoculars merupakan alat yang berfungsi untuk membantu melihat objek jarak jauh agar menjadi lebih jelas dan merupakan alat yang wajib ada di setiap kapal. Oleh karena itu, penggunaan *binoculars* untuk mengamati keadaan sekitar bahkan keberadaan kapal asing yang mencurigakan sangat diperlukan dan setidaknya kapal harus memiliki lebih dari satu buah *binoculars* dan dibawa oleh masing-masing awak yang bertugas dalam dinas jaga dengan tujuan agar dapat mengoptimalkan pengelihatannya saat melaksanakan pengamatan keliling.

Pada MV. Pan Energen menggunakan *binoculars* seri Nikon *Action EX 8x40* dalam membantu melakukan

pengamatan. Dengan melakukan *check* pada bagian sesuai pada *manual book*

(3) *Steering gear* atau kemudi

Steering gear atau sistem kemudi berfungsi untuk menggerakkan rudder kapal guna mengubah arah haluan sesuai dengan arah yang diinginkan. Kinerja *steering gear* harus optimal agar kapal dapat menghindari potensi tabrakan dengan objek di sekitarnya, serta menghindari keberadaan kapal mencurigakan, khususnya saat berada di wilayah *High Risk Area* (HRA). Pada pengoperasiannya, disarankan untuk menggunakan mode hand steering agar perubahan haluan yang besar dapat dilakukan dengan lebih cepat dan efisien.

Pada melakukan tes uji coba *steering gear* hampir sama dengan melakukan uji coba persiapan kapal pada saat *One Hour Notice* (OHN) dan tertulis pada SOLAS 1974 BAB II aturan 29, dimana kemampuan kemudi kapal harus dapat diarahkan dari *port* 35o ke *starboard* 35o dalam durasi kurang dari 28 detik.

(4) *Daylight signalling lamp* atau lampu aldis

Daylight signalling lamp atau lampu aldis berfungsi sebagai alat komunikasi yang dapat digunakan mengirimkan kode morse dengan menggunakan cahaya kepada kapal lain ataupun kepada pos jaga yang berada dipantai sehingga dapat digunakan mengirimkan pesan bahaya.

Pada melakukan tes uji coba *Daylight signalling lamp* atau lampu aldis tertulis pada *Resolution MSC.95(72)* memiliki persyaratan berat benda kurang dari 7,5 kg dan periode pemakaian harus lebih dari 2 jam dengan cara memastikan *battery box* dalam kondisi penuh dan lampu setidaknya harus mencapai jarak 8 NM dan mampu mengirimkan 12 kata per menit.

(5) *Global Maritime Distress Safety System* (GMDSS)

GMDSS merupakan persyaratan wajib yang harus dilengkapi oleh kapal dengan GT diatas 300. Dalam upaya pencegahan serangan pembajakan perangkat komunikasi GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) seperti *Very High Frequency* (VHF) dan *Medium Frequency/High Frequency* (MF/HF) memegang peranan krusial. Sistem ini berfungsi sebagai sarana transmisi pesan suara, termasuk pesan keselamatan (*safety*), urgensi (*urgency*), dan darurat (*distress*), sehingga dapat digunakan untuk mengirim sinyal bahaya saat terjadi pembajakan. Selain itu, salah satu instrumen vital dalam pelaporan insiden keamanan maritim adalah *Ship Security Alert System* (SSAS). Alat ini dirancang untuk mengirimkan sinyal darurat secara diam-diam dari kapal ke berbagai pihak terkait, termasuk pemilik kapal, operator SSAS, dan negara bendera (*flag state*). Informasi tersebut kemudian diteruskan

kepada otoritas militer atau angkatan laut untuk memobilisasi respons cepat, baik berupa bantuan maupun operasi penyelamatan. Sebagai bagian dari prosedur keselamatan wajib, SSAS harus menjalani pengujian fungsional sebelum kapal memasuki Wilayah Berisiko Tinggi (High Risk Area/HRA) guna memastikan kesiapan operasional dalam situasi krisis.

- b) Peningkatan Kecepatan dan Manuver: Mengoperasikan kapal dengan kecepatan yang cukup tinggi untuk menghindari menjadi target mudah bagi perompak. Selain itu, mengubah jalur pelayaran jika ada kapal yang mencurigakan mendekat.
- c) Komunikasi dengan Kapal Lain dan Pusat Pengawasan: Menggunakan sistem komunikasi untuk memberi informasi tentang posisi kapal secara real-time kepada pusat maritim dan kapal lain yang berada di jalur pelayaran yang sama.
- d) Mengikuti Best Management Practices (BMP): Penerapan pedoman internasional seperti BMP 5 (untuk kawasan Asia) dan BMP 4 (untuk kawasan Afrika) sangat penting. Ini mencakup penguatan pengamanan fisik kapal dan prosedur penghindaran serangan.

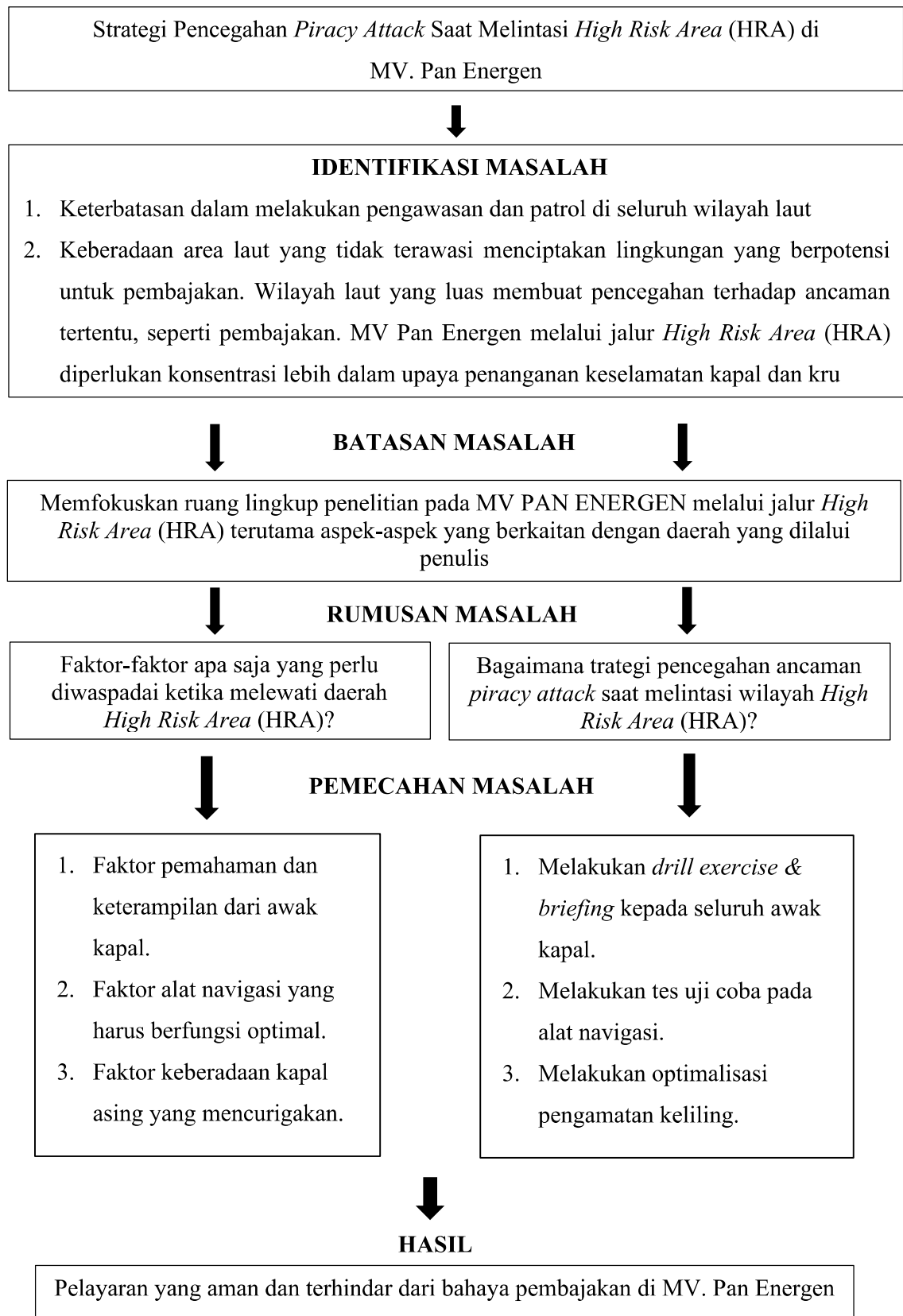
3) Setelah Melintasi *High Risk Area* (HRA)

- a) Evaluasi Keamanan Kapal: Melakukan pemeriksaan menyeluruh untuk memastikan kapal tidak rusak dan tidak ada awak kapal yang terluka akibat ancaman perompakan.

- b) Laporan Kejadian: Melaporkan status perjalanan dan kejadian yang terjadi kepada **otoritas** maritim untuk pembaruan data keamanan dan pemantauan lebih lanjut.
- c) Pemulihan dan Kesiapan Operasional: Melakukan pemeriksaan terhadap kondisi psikologis awak kapal serta kesiapan kapal untuk melanjutkan perjalanan berikutnya.

C. Kerangka Pikir Penelitian

Dalam penulisan karya ilmiah ini, penulis menyusun ide-ide utama ke dalam sebuah kerangka penelitian yang disusun dalam bentuk skema alur yang menggambarkan pembahasan terkait Strategi Pencegahan Ancaman *Piracy Attack* Saat Melintasi *High Risk Area* (HRA) di MV. Pan Energen.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam perancangan karya ilmiah terapan ini, diterapkan metode penelitian kualitatif, sebuah metode penelitian yang difokuskan pada pemahaman mendalam dan interpretatif terhadap fenomena atau konteks tertentu. Metode ini bertujuan untuk menggali insight serta melibatkan analisis mendalam terhadap aspek-aspek kualitatif yang mendasari permasalahan atau topik yang menjadi fokus penelitian. Sejalan dengan pandangan Sugiyono (2018), penelitian kualitatif pada hakikatnya berlandaskan pada filsafat interpretif dimana peneliti berperan sebagai instrumen kunci (*human instrument*). Pada metode ini, peneliti bertindak sebagai instrumen, dengan teknik pengumpulan data dan analisis kualitatif yang menitikberatkan fokus pada makna.

Dalam kerangka metodologi penelitian kualitatif, jenis penelitian ini lebih condong kepada pemanfaatan analisis. Proses dan makna penelitian ditekankan dengan merujuk pada landasan teoritis guna mengarahkan fokus penelitian berdasarkan bukti-bukti dalam domain ini. Peneliti diwajibkan terlibat secara langsung dalam kondisi atau peristiwa yang menjadi subjek penelitian, dengan data penelitian diperoleh dalam bentuk wawancara dan observasi. Pada penulisan ini, seluruh peristiwa atau kejadian yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas dijelaskan secara komprehensif, terutama yang terjadi di kapal selama periode penelitian selama 12 bulan ketika

melaksanakan praktek laut di MV. Pan Energen.

B. Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu dan tempat penelitian merupakan dua aspek fundamental dalam metodologi penelitian, yang merujuk pada kapan dan di mana penelitian tersebut dilaksanakan. Dalam pengembangan karya ilmiah terapan ini, penelitian dilakukan dengan memanfaatkan fakta-fakta yang diperoleh dari pengalaman dan pengetahuan, yang kemudian disusun secara sistematis untuk mengembangkan faktor-faktor yang relevan. Selanjutnya, data dihimpun sebagai berikut:

1. Waktu Penelitian

Periode penelitian mengacu pada keseluruhan rentang waktu pelaksanaan suatu studi, mulai dari tahap persiapan awal hingga penyusunan laporan akhir. Pada penulisan karya ilmiah terapan ini, pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung selama penulis menjalani praktik laut di MV. Pan Energen, sebuah kapal yang dioperasikan oleh POS SM Co., Ltd, perusahaan asal Korea Selatan. Proses penelitian berlangsung selama 12 bulan penuh, dimulai pada 2 Agustus 2023 dan berakhir pada 17 Agustus 2024, mencakup seluruh siklus kerja di lingkungan maritim untuk memastikan data yang komprehensif dan relevan dengan topik yang dikaji.

2. Tempat Penelitian

Penulis melaksanakan penelitian saat melaksanakan Praktek Laut pada semester V dan VI di Perusahaan PT. Jasindo Duta Segara tepatnya di

MV. Pan Energen yang berjenis *bulk carrier* dengan bendera Marshall Islands dan memiliki pelabuhan registrasi di Majuro. Kapal ini dimiliki oleh POS Maritime QCS A. Dan terdaftar di Korean Register of Shipping. Kapal yang memiliki panjang keseluruhan 229 meter, lebar 32,26 meter, tinggi 47,50 meter, dan kedalaman 20,05 meter, dengan *Gross Tonnage* 44.003 GRT. Dibangun oleh New Times Shipbuilding Co., Ktd (NTS), dan diawaki oleh 21 orang termasuk nakhoda.

C. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber data dalam suatu penelitian merujuk pada asal-usul informasi yang digunakan, baik yang dikumpulkan secara langsung maupun tidak langsung. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan dua jenis sumber data, yaitu data primer dan sekunder.

1. Data primer

Menurut Sugiyono (2018), data primer merupakan suatu sumber data yang diperoleh secara langsung dengan memberikan data kepada peneliti. Dalam karya ilmiah terapan ini, data primer diperoleh dari hasil observasi langsung terhadap kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan di tempat penelitian, yaitu di kapal, dengan rute pelayaran Amerika, Amerika Selatan, Eropa, Asia. Terutama pada saat kapal berlayar di perairan yang rawan pembajakan kapal seperti saat melintasi *High Risk Area* (HRA) di perairan Somalia. Selain itu, data primer juga diperoleh melalui narasumber atau responden, yaitu orang yang dijadikan objek penelitian atau orang yang dijadikan sebagai sarana mendapatkan informasi melalui proses wawancara

2. Data sekunder

Menurut Sugiyono (2018), data sekunder merupakan sumber data yang diperoleh secara tidak langsung dengan memberikan data kepada peneliti, misalnya jurnal atau dokumen. Data sekunder dapat digunakan sebagai pendukung untuk memahami masalah yang akan diteliti, serta untuk melengkapi data yang telah didapatkan secara langsung. Data sekunder penulis dapatkan dari hasil studi pustaka berupa buku-buku, hasil penelitian lain, dan juga hasil studi dalam jaringan.

3. Teknik Observasi

Menurut Sugiyono (2018), observasi merupakan suatu teknik untuk mengumpulkan data dengan ciri yang lebih spesifik apabila dibandingkan dengan menggunakan teknik lain.

Dari segi proses pelaksanaan pengumpulan data, observasi dapat dibedakan menjadi observasi berperan serta langsung dan observasi tidak berperan serta langsung. Observasi dalam penelitian ini adalah observasi berperan serta langsung, dimana peneliti terlibat dengan kegiatan secara langsung saat melintasi perairan tersebut seperti melaksanakan dinas jaga, mengikuti *drill exercise & briefing* serta membantu mualim dalam membuat laporan saat melintasi perairan tersebut. Dengan demikian dapat diamati atau digunakan sebagai sumber data penelitian.

4. Teknik Komunikasi Langsung (Wawancara/*Interview*)

Kriyantono (2018) menyatakan bahwa wawancara merupakan proses komunikasi antara peneliti dan narasumber, di mana peneliti berusaha memperoleh informasi dari seseorang yang dianggap memahami topik yang

sedang diteliti. Proses ini dilakukan melalui tanya jawab, baik secara langsung tatap muka maupun menggunakan media komunikasi lain, dan dapat dilakukan dengan atau tanpa panduan pertanyaan tertentu.

Wawancara yang dilakukan peneliti untuk memperoleh data yang secara lebih mendalam dan dapat menjadi sebuah pembuktian untuk kebutuhan sumber data dalam penelitian. Dengan demikian wawancara dilakukan terhadap responden atau narasumber yang diprioritaskan terhadap *deck department* yaitu nahkoda, perwira, bosun, serta juru mudi selaku ABK yang diberi tanggungjawab pengawasan bagian *deck* atau membantu perwira jaga melaksanakan *look-out* di anjungan dalam upaya untuk penanggulangan pembajakan.

5. Studi Pustaka

Sugiyono (2017) menyatakan studi pustaka merupakan metode pengumpulan data dan informasi melalui kajian teoritis serta sumber referensi lain dengan memuat makna dari budaya, nilai, serta norma-norma yang berkembang dalam suatu situasi sosial pada penelitian.

Studi pustaka juga merupakan salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam penelitian, yang mana dalam studi pustaka terdapat banyak data yang dapat diperoleh dan studi pustaka ini dapat berguna untuk mengetahui sejauh mana topik yang membahas terkait dengan penelitian ini sudah berkembang. Untuk itu dalam penulisan karya ilmiah terapan ini menggunakan penelitian terdahulu yang diperoleh melalui studi pustaka.

6. Studi Dokumentasi

Sugiyono (2018) menyatakan bahwa dokumentasi merupakan cara

yang digunakan untuk tujuan memperoleh data serta informasi dalam bentuk gambar, foto, dokumen, buku dan arsip yang dapat berupa laporan disertai dengan keterangan yang dapat dijadikan sebagai bahan pendukung penelitian.

Demi memperoleh data melalui metode dokumentasi, peneliti menelusuri beragam dokumen seperti *ship's particular*, *crew list*, daftar dinas jaga, struktur organisasi keamanan di kapal, serta foto-foto yang relevan dengan objek penelitian.

D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merujuk pada rangkaian prosedur atau metode sistematis yang digunakan untuk mengatur, menginterpretasi, dan menyajikan data dengan tujuan mendapatkan kesimpulan atau informasi yang signifikan. Fokus utama dari teknik analisis data adalah untuk menyederhanakan dan memahami pola yang muncul dari data yang telah terhimpun. Pada penelitian ini, teknik analisis data mengadopsi pendekatan kualitatif, yaitu penulis menguraikan dan menggambarkan fenomena yang dialami selama menjalani praktek laut di MV. Pan Energen. Proses ini melibatkan pengumpulan dan penyajian data dengan kejelasan sehingga memudahkan pembaca dalam pemahaman konten.