



BAKORKAMLA RI

**PROSEDUR TETAP
KETUA BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT
NOMOR : PROTAP- 063/KETUA/BAKORKAMLA/VI/2011**

TENTANG

**UPAYA PENCEGAHAN OLEH PERUSAHAAN DAN
NAKHODA KAPAL TERHADAP PEROMPAKAN**

Kamis, 7 Juli 2011

**SURAT KEPUTUSAN
KETUA BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA**

NOMOR : SKEP- /KETUA/BAKORKAMLA/VI/2011

TENTANG

**UPAYA PENCEGAHAN OLEH PERUSAHAAN DAN
NAKHODA KAPAL TERHADAP PEROMPAKAN**

KETUA BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT

Menimbang : Bahwa dalam rangka upaya pencegahan oleh perusahaan dan nakhoda kapal terhadap perompakan dan dalam mendukung pelaksanaan peran tugas dan fungsi Badan Koordinasi Keamanan Laut, dipandang perlu dikeluarkan Surat Keputusan.

Mengingat : 1. Peraturan Presiden RI Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut;
2. Peraturan Ketua Badan Koordinasi Keamanan Laut RI Nomor : Per-01/Ketua/Bakorkamla/10/2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut;

M E M U T U S K A N

Menetapkan :

PERTAMA : Prosedur Tetap upaya pencegahan oleh perusahaan dan nakhoda kapal terhadap perompakan sebagai penunjang pelaksanaan kegiatan keamanan, keselamatan dan penegakan hukum di laut sebagaimana terlampir.

KEDUA : Dalam pelaksanaannya, wajib berpedoman pada Peraturan dan Perundang-undangan yang berlaku.

KETIGA : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan, dan berlaku sampai dengan dinyatakan ada perubahan.

KEEMPAT : Apabila dikemudian hari terdapat hal-hal yang belum tercakup atau terdapat kekeliruan dan kekurangan dalam ketentuan ini, maka akan diatur, diperbaiki dan ditetapkan sebagaimana mestinya.

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada Yth. :

1. Menko Polhukam selaku Ketua Bakorkamla, sebagai laporan;
2. Para Anggota Bakorkamla;
3. Para Anggota Tim Korkamla;
4. Sekretaris Lakhar Bakorkamla;
5. Para Kepala Pusat Bakorkamla.

PETIKAN Keputusan ini disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Jakarta

Pada tanggal : Juni 2011

**A.N. MENKO POLHUKAM
SELAKU
KETUA BAKORKAMLA RI
KALAKHAR BAKORKAMLA RI,**

Y. DIDIK HERU PURNOMO



BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA

**NASKAH SEMENTARA
PROSEDUR TETAP
KETUA BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT RI
NOMOR : PROTAP - /KETUA/BAKORKAMLA/VI/2011
TENTANG
UPAYA PENCEGAHAN OLEH PERUSAHAAN DAN
NAKHODA KAPAL TERHADAP PEROMPAKAN**

BAB I

PENDAHULUAN

A. Umum

1. Serangan-serangan terhadap kapal-kapal atau perompakan yang terjadi di lepas pantai Somalia telah menjadi keprihatinan masyarakat dunia, oleh karena itu Sekretaris Jenderal PBB menyerukan adanya tindak tanggap (*response*) yang terkoordinasi untuk menanggulangi masalah perompakan tersebut.
2. Perompakan (*piracy*) bukan hanya merupakan serangan terhadap kapal-kapal tetapi juga merupakan serangan terhadap jalur suplai dunia (*global supply chain*) sehingga membahayakan kepentingan masyarakat dunia.
3. Khusus terkait dengan memburuknya situasi keamanan maritim di Somalia, Dewan Keamanan PBB telah menyepakati resolusi-resolusi yang menegaskan bahwa dalam upaya memberantas tindak pidana perompakan dan perampokan

laut bersenjata yang terjadi di lepas pantai Somalia, negara-negara PBB dapat memasuki perairan teritorial Somalia untuk menumpas perompakan dan perampokan laut bersenjata, dengan tetap memperhatikan hukum internasional yang terkait serta dapat menggunakan semua cara yang dianggap perlu untuk menumpas perompakan dan perampokan laut bersenjata.

4. Ruang lingkup Resolusi-resolusi tersebut hanya berlaku pada situasi di Somalia dan otorisasi yang diberikan terbatas waktunya. Resolusi-resolusi tersebut tidak boleh dianggap sebagai dasar hukum kebiasaan internasional yang baru. Jika di masa mendatang di tempat-tempat lain terdapat situasi yang serupa dengan yang di Somalia ini, resolusi-resolusi ini tidak dapat secara otomatis diterapkan.
5. Terhadap upaya-upaya peningkatan keamanan di kapal, The International Maritime Organizations (IMO) telah menerbitkan Circular No. MSC.1/Circ. 1334 yang menyatakan bahwa tanggung jawab utama terhadap keselamatan dan keamanan kapal berada di tangan perusahaan pelayaran dan nakhoda untuk melakukan tindakan-tindakan pencegahan perompakan ketika kapal akan melewati wilayah dimana terdapat ancaman perompakan.
6. Negara Bendera bertanggung jawab memastikan bahwa perusahaan pelayaran dan Nakhoda kapal melaksanakan kewajiban ini dan juga memastikan bahwa perusahaan kapal mengetahui dan memahami tentang semua resolusi-resolusi PBB dan IMO yang terkait agar dapat meningkatkan keamanan di kapalnya ketika melintasi wilayah perairan Lepas Pantai Somalia dan Laut Arab.

B. Maksud dan Tujuan

1. Maksud

- a. Prosedur Tetap ini dimaksudkan sebagai pedoman dan tuntunan bagi perusahaan-perusahaan pelayaran dan para nakhoda yang kapalnya melayari kawasan resiko tinggi terhadap serangan perompakan (*high risk area*) yaitu di Lepas Pantai Somalia dan Laut Arab.
- b. Prosedur Tetap ini merupakan implementasi dari Circular IMO No. MSC.1/Circ.1337 tanggal 4 Agustus 2010 perihal *Piracy And Armed Robbery Against Ships In Waters Off The Coast Of Somalia* yang memuat tentang *Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area developed by the industry*, serta revisi-revisinya (*update*) yang akan dilakukan secara berkala oleh industri pelayaran dunia berdasarkan pengalaman operasional dan pembelajaran dari peristiwa-peristiwa perompakan yang telah terjadi.
- c. Meskipun Prosedur Tetap ini memberikan pedoman-pedoman mengenai upaya pencegahan oleh perusahaan dan nakhoda kapal terhadap perompakan di Perairan Lepas Pantai Somalia dan Laut Arab, namun pedoman-pedoman yang berupa langkah-langkah perlindungan diri sendiri/*Self Protection Measures (SPM)* dapat diterapkan oleh perusahaan dan Nakhoda kapal di wilayah-wilayah lain pada situasi-situasi di mana terdapat ancaman keamanan maritim.

2. Tujuan

Agar perusahaan-perusahaan pelayaran dan para nakhoda kapal mengetahui dan memahami langkah-langkah pencegahan dan dapat meningkatkan keamanan di kapalnya ketika melintasi wilayah perairan Teluk Aden, Laut Arab dan lepas pantai Somalia.

C. Ruang Lingkup dan Tata Urut.

Prosedur tetap ini memuat tentang hal-hal yang berkaitan dengan Upaya Pencegahan Oleh Perusahaan Dan Nakhoda Kapal Terhadap Perompakan Di Lepas Pantai Somalia dan Laut Arab dan disusun dengan tata urut sebagai berikut :

1. Bab I : Pendahuluan
2. Bab II : Dasar Hukum
3. Bab III : Definisi dan Informasi
4. Bab IV : Upaya Pencegahan oleh Perusahaan Pelayaran dan Nakhoda Kapal Terhadap Perompakan di Teluk Aden dan Lepas Pantai Somalia.
5. Bab V : Pedoman Tambahan Untuk Kapal-kapal Penangkap Ikan di Teluk Aden dan Lepas Pantai Somalia.
6. Bab VI : Penutup.

BAB II

DASAR HUKUM

1. Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang Hukum Laut) 1982;
2. Keputusan Presiden No. 47 Tahun 1980 Tentang Pengesahan International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (Konvensi PBB Tentang Keselamatan Jiwa di Laut);
3. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 33/2003 tanggal 14 Agustus 2003 Tentang Penerapan Amandemen SOLAS 1974 Terkait Dengan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

BAB III

DEFINISI DAN INFORMASI

1. 'Piracy' yang dimaksud dalam Prosedur tetap adalah sesuai dengan definisi yang terdapat dalam Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) 1982 pada pasal 101.

2. *Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea (BMP)* adalah pedoman-pedoman yang bertujuan untuk membantu kapal-kapal menghindari, mencegah atau menunda serangan perompak di lepas pantai Somalia, termasuk kawasan Teluk Aden dan Laut Arab. Tidak semua rekomendasi-rekomendasi dalam BMP dapat diterapkan untuk semua kapal. Oleh karena itu, sebagai bagian dari proses *risk assessment*, penerapan rekomendasi-rekomendasi BMP disesuaikan dengan keadaan masing-masing kapal. Patut diingat bahwa menjadi kebijakan dari operator kapal dan nakhoda kapal, seberapa jauh pedoman-pedoman dalam BMP ini dapat dilaksanakan,

3. **Informasi-informasi dalam BMP yang terkait:**
 - a. Angkatan Laut (*Naval Force*) di Teluk Aden yang terkonsentrasi di *Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)* atau yang dikenal dengan kawasan resiko tinggi (*high risk area*) telah berhasil mengurangi secara signifikan insiden perompakan di kawasan ini.
 - b. Serangan perompak Somalia terjadi, baik dekat dengan daratan ataupun jauh dari pantai.
 - c. **Kawasan resiko tinggi terhadap serangan perompak (*High risk area for piracy attacks*) – dalam hal ini berada pada kawasan yang menuju Terusan Suez ke arah utara, 10°S dan 78°E. Direkomendasikan untuk menerapkan BMP sepanjang *high risk area*.**
 - d. Tipikal serangan perompak:
 - 1) Umumnya yang digunakan untuk menyerang terdiri dari dua atau lebih kapal kecil berkecepatan tinggi (bahkan ada yang berkecepatan 30 *knots*); menghampiri dari sisi buritan kapal dan biasanya para perompak menyukai memanjat dari sisi *port quarter*.

- 2) Penggunaan '*mother ship*' oleh para perompak yang mengangkut orang, peralatan, perbekalan dan kapal-kapal kecil untuk menyerang, telah membuat mereka dapat menyerang di perairan yang jauh dari pantai.
 - 3) Setelah menempatkan perahunya di sisi kapal yang akan dirompak, para perompak biasanya menggunakan tangga tinggi untuk memanjat. Setelah berhasil naik mereka akan menuju *anjungan* untuk menguasai kapal; kemudian mereka memerintahkan kapal untuk melambat agar anggota perompak yang lain bisa naik ke kapal tersebut.
 - 4) Umumnya serangan perompak terjadi pada waktu fajar/dini hari dan siang hari, namun ada juga yang terjadi pada malam hari walaupun sangat jarang.
 - 5) Terkadang para perompak menggunakan *Rocket Propelled Grenades (RPG)* untuk mengintimidasi nakhoda agar memperlambat kapal dan membiarkan anggota perompak lain naik ke atas kapal. Untuk menghindari naiknya perompak ke atas kapal, Nakhoda disarankan untuk menjalankan kapal dengan kecepatan penuh, bahkan menambah kecepatan bila dianggap perlu dan melakukan manuver.
- e. Ketika melintas *high risk area*, kapal harus terus mengirimkan informasi kepada pasukan Angkatan Laut.

Tiga organisasi Angkatan Laut yang dapat dihubungi:

- 1) *United Kingdom Maritime Trade Operation (UKMTO)*
UKMTO melalui kantornya yang berada di Dubai adalah CONTACT POINT UTAMA bagi kapal-kapal untuk berhubungan dengan pasukan AL. UKMTO juga menangani pelaporan, dimana kapal-kapal diminta mengirimkan laporan secara regular tentang posisi/arah/kecepatan dan ETA ketika melintasi kawasan tersebut menuju Terusan Suez, pada posisi 78° - 10°S.
- 2) The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)

MSCHOA adalah otoritas perencana dan koordinasi untuk pasukan Uni Eropa di Teluk Aden dan Somalia. MSCHOA yang diawaki oleh anggota militer dan para pelaut yang berasal dari berbagai negara, bersama-sama perusahaan pelayaran, nakhoda kapal, dan lain-lain memberikan informasi tentang wilayah-wilayah yang rawan. MSCHOA berkoordinasi dengan pasukan AL yang berada di kawasan tersebut untuk membantu dan melindungi kapal-kapal dan awaknya yang diserang perompak. MSCHOA ADALAH BACK UP CONTACT POINT.

3) The Maritime Liaison Office Bahrain (MARLO)

Merupakan sebuah misi untuk memfasilitasi pertukaran informasi antara AL Amerika Serikat, pasukan Angkatan Laut gabungan dan komunitas maritim dalam kawasan tanggung jawab *United States Central Command's (CENTCOM)*. Dalam upaya melawan para perompak, MARLO berperan sebagai titik kontak darurat sekunder (*secondary emergency point*) setelah UKMTO yang dapat dihubungi oleh para pelaut yang sedang dalam bahaya. Di samping itu MARLO berperan juga dalam menyebarkan informasi/pedoman-pedoman yang terkait kepada industri pelayaran.

4. Pengertian-pengertian mengenai Serangan Perompak (*Piracy Attack*) antara lain:

- a. Tindakan yang menggunakan kekerasan melawan kapal atau awaknya, atau segala upaya percobaan untuk menggunakan percobaan;
- b. Percobaan-percobaan untuk menaiki kapal dan Nakhoda mencurigai bahwa pelakunya adalah para perompak;
- c. Naik ke kapal, baik berhasil menguasai kendali atas kapal maupun tidak.

- d. Percobaan-percobaan untuk mengatasi rintangan-rintangan yang dipasang kapal untuk perlindungan dengan menggunakan:
 - 1) Tangga.
 - 2) Kait lempar (*grappling hooks*).
 - 3) Senjata yang secara sengaja digunakan melawan atau mengarah pada kapal.

5. Pengertian kegiatan yang mencurigakan (*suspicious activity*).

Tindakan yang dilakukan oleh kapal lain dapat dianggap sebagai tindakan yang mencurigakan jika salah satu dari di bawah ini terjadi:

 - a. Perubahan arah/haluan kapal tersebut ke arah kapal kita diikuti dengan meningkatnya kecepatan yang mencurigakan, yang dianggap bukan merupakan kegiatan yang normal pada situasi di kawasan tersebut.
 - b. Terdapat kapal kecil yang berlayar searah dan dalam kecepatan yang sama dengan kapal kita dalam jangka waktu dan jarak yang tidak umum, dan kapal tersebut tidak sedang melakukan kegiatan menangkap ikan atau kegiatan pelayaran lainnya yang normal.
 - c. Perubahan arah/haluan secara mendadak menuju ke kapal kita disertai dengan perilaku yang agresif.

6. Petunjuk-petunjuk yang dapat dipakai untuk mengenali kegiatan yang mencurigakan:
 - a. Adanya kapal lain di sekitar yang memiliki awak kapal terlalu banyak;
 - b. Adanya kapal lain pada titik terdekat dengan kapal kita (*The Closest Point of Approach – CPA*);
 - c. Di kapal lain yang kelihatan seperti kapal nelayan tersebut terdapat peralatan penangkap ikan yang tidak umum, contohnya tangga, kait panjat (*climbing hooks*) atau adanya BBM dalam jumlah sangat banyak;
 - d. Kapal lain tersebut membawa senjata yang berlebihan/melebihi yang umum di kawasan tersebut;
 - e. Jika kapal lain tersebut menembakan senjata ke udara.

7. Serta hal-hal lain yang dianggap mencurigakan oleh Nakhoda berdasarkan pengalaman berlayarnya di *high risk area* atau di kawasan Teluk Aden serta berdasarkan informasi-informasi yang diperolehnya dari komunitas pelayaran internasional.
8. *Long Range Identification and Tracking (LRIT)* adalah System pengamanan kapal yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) pada tanggal 19 Mei 2006 dimana Regulasi LRIT dimasukkan dalam ketentuan *Safety of Life at Sea (SOLAS)* Bab V pada Peraturan 19-1 dan mengikat semua pemerintah/Negara yang sudah meratifikasi Konvensi SOLAS.
9. Sebuah *Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)* telah ditentukan dalam Teluk Aden, dimana di dalam koridor ini dilaksanakan lintas kelompok/*group transits (GT)*. IRTC bukan merupakan *Traffic Separation Scheme (TSS)*, dan juga tidak ditandai dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP). Dalam IRTC ini kapal-kapal diharuskan selalu mematuhi ketentuan-ketentuan dalam *International Regulations for the Preventions of Collisions (COLREGS)*.
10. Koordinat IRTC yang sudah direvisi adalah sebagai berikut:
 - 12 00N 45E 14 30N 53E
 - 11 55N 45E 14 25N 53E
 - 11 53N 45E 14 23N 53E
 - 11 48N 45E 14 18N 53E
11. *Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA)* adalah sebuah pusat pelaporan insiden perompakan yang dioperasikan oleh Uni Eropa sebagai penerapan dari resolusi-resolusi Dewan Keamanan PBB terkait dengan situasi keamanan di perairan Somalia. MSCHOA bertujuan memberikan pelayanan penerimaan pelaporan dan informasi ketika terjadi serangan kepada kapal-kapal yang berada di Teluk Aden, di perairan Somalia dan Tanduk Afrika. MSCHOA dioperasikan oleh personel militer dan angkatan laut dari berbagai negara,

bekerjasama dengan pasukan Angkatan Laut yang beroperasi di kawasan tersebut untuk mendukung dan melindungi kapal-kapal yang melintas.

12. *The UK Royal Navy's Maritime Trade Organisation (UKMTO)* adalah *point of contact* utama bagi kapal-kapal di kawasan Teluk Aden dan Lepas Pantai Somalia. UKMTO bekerjasama dengan komandan-komandan pasukan Angkatan Laut dan menjadi penghubung antara kapal-kapal dan pasukan Angkatan Laut. UKMTO menerima informasi/*updates* perihal posisi dan pergerakan kapal-kapal, dimana informasi-informasi tersebut digunakan untuk masukan bagi pasukan Angkatan Laut guna memantau situasi.
13. Badan Koordinasi Keamanan Laut RI (Bakorkamla RI) / IMSCB merupakan Instansi yang bertugas mengkoordinasikan aspek penyelenggaraan keamanan, keselamatan, penegakan hukum di wilayah perairan yurisdiksi regional Indonesia. Dalam rangka kepentingan nasional khususnya dalam hal mendukung monitoring kegiatan kapal-kapal dalam negeri yang berlayar Ocean Going juga dilakukan Bakorkamla melalui Crisis Center (CC) sebagai Puskodal dan Pusat Informasi serta Call Center (021) 500500.

BAB IV
UPAYA PENCEGAHAN OLEH PERUSAHAAN PELAYARAN DAN
NAKHODA KAPAL
TERHADAP PEROMPAKAN DI TELUK ADEN DAN LEPAS PANTAI
SOMALIA

I. Langkah-langkah sebelum memasuki *high risk area*:

A. Perencanaan perjalanan:

1. ***Company Planning***: perencanaan perjalanan oleh perusahaan pelayaran untuk meningkatkan keamanan di kapal.
 - a. Ditjen Hubla Kemenhub telah ditunjuk IMO sebagai *National Data Center (NDC)* LRIT Indonesia yang sampai saat ini masih belum berjalan dengan baik. Bakorkamla juga telah menyiapkan peralatan LRIT dan telah siap digunakan sebagai *Mirroring Data LRIT*.
 - b. Mengirim *Vessel Position Reporting Form* ketika memasuki atau *high risk area*) kepada UKMTO, yang dapat dilakukan oleh kapal atau oleh perusahaan.
 - c. Sangat dianjurkan untuk mendaftarkan diri di situs MSCHOA (www.mschoa.org) guna memperoleh akses di sebelum memasuki *high risk area*, dimana di situs tersebut dapat diperoleh informasi-informasi terbaru tentang situasi kawasan tersebut.
 - d. 4-5 hari sebelum memasuki *Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)* telah mengirimkan '*Vessel Movement Registration Form*' kepada MSCHOA (bisa melalui online, email atau fax).
 - e. Meninjau kembali (*review*) *Ship Security Assessment (SSA)* dan meninjau juga implementasi dari *Ship Security Plan (SSP)*, sebagaimana ditetapkan oleh *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* untuk melawan ancaman perompakan dengan menambahkan UKMTO sebagai otoritas penerima panggilan darurat melalui *Ship Security Alert System (SSAS recipient)*.

- f. *Company Security Officer (CSO)* harus memastikan bahwa terdapat *contingency plan* di saat melintasi *High Risk Area*, dan juga dipastikan bahwa *contingency plan* ini dilatihkan, disampaikan dan didiskusikan dengan nakhoda dan *Ship Security Officer (SSO)*.
- g. Waspada terhadap adanya ancaman-ancaman spesifik di *high risk area* ini yang telah diumumkan (misalnya pengumuman/peringatan pada SAT C atau peringatan di situs MSCHOA).
- h. Memberikan pedoman untuk melewati rute-rute yang direkomendasikan di *high risk area* dan metode-metode melintas/*transit* di IRTC (misalnya melaksanakan *group transit* atau bergabung dengan *national convoy* jika ada).
- i. Mengadakan sesi latihan keamanan dengan awak kapal sebelum memasuki *high risk area*, dan kemudian awak kapal diberikan *briefing* tentang kejadian tersebut setelah kejadian berlalu.
- j. Menerapkan **Self Protection Measures (SPMs)** sesuai dengan pedoman yang terdapat dalam BMP sebelum memasuki *High Risk area*. Penerapan SPM telah meningkatkan prospek keberhasilan kapal-kapal dalam mengusir perompak.
- k. Menambah jumlah petugas jaga (*watch-keeping*).
- l. Pada pertemuan *Maritime Safety Committee (MSC)* yang ke 89 (11 s/d 20 Mei 2011) IMO telah menerbitkan *Circular MSC.1/Circ.1405* tentang Pedoman kepada pemilik kapal, operator dan Nakhoda dalam penggunaan personil dan perusahaan keamanan bersenjata swasta atau *Interim Guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel (PCASP) and Private Maritime Security Companies (PMSC) on board ships in the High Risk Area*.

Tujuan dari Pedoman ini adalah membantu pemilik kapal, operator dan Nakhoda mempertimbangkan penggunaan PCASP dan PMSC di atas kapal guna memberikan perlindungan tambahan terhadap serangan perompak. Harus diingat bahwa dalam penggunaan PCASP dan PMSC tunduk pada hukum (yurisdiksi) Negara Bendera, Negara Pelabuhan dan Negara Pantai. Penggunaan PCASP dan PMSC menjadi kewenangan/keputusan dari pemilik kapal dan harus sudah berkonsultasi

dengan Negara Bendera jika memutuskan menggunakan PCASP dan PMSC. Semua hukum dan peraturan terkait wajib dipatuhi/dipenuhi.

Penggunaan PCASP dan PMSC bukan sebagai pengganti penerapan BMP dan langkah-langkah pengamanan lainnya, dan hanya bisa dilakukan setelah melakukan *risk assessment* dan dalam pengambilan keputusannya harus melibatkan Nakhoda kapal.

2. **Master's Planning:** perencanaan perjalanan oleh nakhoda kapal untuk meningkatkan keamanan di kapal.

- a. Mengirim *Vessel Position Reporting Form* ketika memasuki atau *high risk area*, yang dapat dilakukan oleh kapal atau oleh perusahaan.
- b. 4-5 hari sebelum memasuki IRTC telah mengirimkan '*Vessel Movement Registration Form*' kepada MSCHOA (bisa dengan online, email atau fax).
- c. Sebelum memasuki *high risk area* direkomendasikan untuk memberikan arahan tentang persiapan-persiapan kepada awak kapal dan juga diadakan latihan (*drill*). *Ship Security Plan (SSP)* harus dikaji kembali (*review*) dan semua awak kapal diberi arahan tentang tugas-tugas mereka, termasuk familiarisasi dengan bunyi alarm khusus jika ada serangan perompak, serta bagaimana langkah tindak yang harus dilakukan jika alarm tersebut berbunyi.
- d. Mempersiapkan rencana komunikasi darurat (*emergency communication plan*) berupa mempersiapkan nomor-nomor kontak, yang harus mudah dijangkau atau terdapat di dekat alat komunikasi (misalnya nomor telpon MSCHOA, IMB, PRC, CSO, dll).
- e. Menyiapkan strategi menyalakan AIS: Nakhoda memiliki kewenangan untuk mematikan AIS jika diyakini aktifnya AIS bisa membahayakan kapal.

Untuk memberikan informasi kepada pasukan Angkatan Laut di Teluk Aden, sesungguhnya direkomendasikan untuk menghidupkan transmisi AIS, tapi hanya terkait informasi mengenai identitas kapal, posisi, arah, kecepatan, status navigasi dan informasi-informasi lain terkait keselamatan. Di luar Teluk Aden, di sepanjang *high risk area*, merupakan kewenangan nakhoda untuk menghidupkan/mematikan AIS, namun terdapat anjuran dari pasukan Angkatan Laut untuk mematikan

semua. Jika kurang jelas mengenai hal ini dapat bertanya kepada MSCHOA.

- f. Jika diputuskan AIS dimatikan selama memasuki *high risk area*, maka harus dihidupkan jika terjadi serangan.

3. **Voyage Planning:** membuat perencanaan pelayaran sebelum memasuki *high risk area*.

- a. Kapal-kapal diminta untuk melaporkan posisi, arah, kecepatan dan tujuannya kepada UKMTO ketika berlayar di *Voluntary Reporting Area* (Kawasan Melapor Sukarela) dengan mengisi UKMTO *Vessel Position Reporting Form*.

- b. Kapal-kapal diminta untuk meningkatkan frekuensi pelaporan menjadi setiap 6 jam sekali pada saat 6 jam sebelum memasuki atau berlayar di IRTC.

c. Di dalam Teluk Aden:

- 1) Kapal-kapal diminta untuk berlayar dalam IRTC, di mana terdapat konsentrasi pasukan Angkatan Laut. Kapal-kapal yang menuju ke arah barat harus berlayar di sisi sebelah utara IRTC, dan kapal-kapal yang menuju ke arah timur harus berlayar di sisi sebelah selatan IRTC.

- 2) Pasukan Angkatan Laut yang dikoordinasikan oleh MSCHOA beroperasi dalam *Group Transit* di IRTC untuk melindungi kapal-kapal yang melintas. Sangat disarankan kapal-kapal untuk melaksanakan *Group Transit*. Catatan untuk nakhoda, meskipun kapal-kapal perang pasukan Angkatan Laut tidak kelihatan di sana, namun bukan berarti mengurangi perlindungan terhadap kapal-kapal yang bergabung dalam *Group Transit* ini.

- 3) Kapal-kapal diminta untuk menyesuaikan rencana berlayarnya dengan rute dan saran-saran lainnya yang diberikan oleh MSCHOA. Kapal-kapal yang akan melaksanakan *Group Transit* harus:

- a) Merancang waktu ketibaan mereka dengan sangat hati-hati untuk menghindari melambat ketika mendekati *forming up point*.
- b) Hindari menunggu pada *forming up point*.

- c) Waspadai bahwa kapal-kapal rawan menjadi target serangan perompak jika berlayar melambat mendekati atau menunggu di *forming up point*.
 - 4) Kapal-kapal jangan memasuki Perairan Teritorial Yaman (12 nm) ketika sedang melakukan *Group Transit* karena pasukan Angkatan Laut (non-Yaman) tidak dapat memberikan perlindungan jika ada kapal yang diserang di Perairan Teritorial Yaman.
- d. Rencana pelayaran pada *high risk area* di luar Teluk Aden.
- 1) Harus ekstra hati-hati juga di wilayah ini, karena serangan perompak terjadi pula di perairan yang terletak jauh dari Pantai Somalia. Dianjurkan untuk memperoleh informasi-informasi terbaru dari MSCHOA sebelum merencanakan pelayaran dan sebelum berlayar. Informasi tersebut bisa didapatkan di situs MSCHOA atau bisa melalui fax.
 - 2) Nakhoda harus selalu memberikan informasi terbaru kepada UKMTO tentang segala pergerakan kapalnya dengan menggunakan *Vessel Position Reporting Form*.

B. Yang harus dilakukan oleh perusahaan pelayaran dan nakhoda sebelum kawasan resiko tinggi (*high risk area*):

- 1. Melakukan *risk assessment* untuk memperkirakan kemungkinan serangan perompak dan konsekuensinya terhadap kapal ybs berdasarkan informasi terbaru (lihat Annex A yang memuat kontak-kontak yang dapat dihubungi, termasuk MSCHOA dan UKMTO). *Output* dari *assessment* tersebut akan mengidentifikasi langkah-langkah yang diambil untuk mencegah dan memperkecil kemungkinan diserang.
- 2. Faktor-faktor pertimbangan dalam melakukan *risk assessment* antara lain:
 - a. Keselamatan awak kapal (*Crew safety*) – Ketika merumuskan cara-cara untuk mencegah masuknya/naiknya perompak ke atas kapal, harus dipastikan, antara lain awak kapal dapat meloloskan diri dalam situasi darurat yang mungkin saja terjadi, misalnya kebakaran.

- b. *Freeboard* – minimum *freeboard* kapal lebih dari 8 M namun, dimikian *freeboard* yang tinggi akan menjadi satu-satunya cara mencegah perompak naik ke kapal.
- c. Kecepatan (*Speed*) – lebih dari 18 knots. **Kapal-kapal direkomendasikan untuk berlayar dalam kecepatan penuh di *high risk area*.** Kapal-kapal yang mampu berlayar dengan kecepatan di atas 18 knots, disarankan untuk berlayar melebihi 18 knots. Perlu diingat bahwa berlayar dalam kecepatan tinggi adalah faktor penting dalam menghindari atau mencegah serangan perompak. Untuk informasi lebih lanjut silakan menghubungi situs MSCHOA.
- Untuk kapal-kapal yang berkecepatan ≤ 18 knots, diharuskan mengikuti *Group Transit* dan mengikuti jadwalnya sesuai dengan kecepatan kapal masing-masing yaitu:**

Kecepatan (Knots)	Jadwal memasuki koridor Eastbound (Z) (Point A)	Jadwal memasuki koridor Eastbound (Local) (Point A)	Jadwal memasuki koridor Westbound (Z) (Point B)	Jadwal memasuki koridor Eastbound (Local) (Point B)
10	0100	0400	1500	1800
12	0530	0830	2100	0001
14	0830	1130	0100	0400
16	1100	1400	0530	0830
18	1300	1600	0700	1000

Group Transit adalah mengikuti/memasuki IRTC sesuai jadwal di atas sesuai dengan kecepatan kapal masing-masing. Jika berlayar bersama-sama maka kapal akan lebih aman di sepanjang kawasan rawan, dan kapal-kapal AL menjadi lebih mudah memberi perlindungan dan bantuan jika dibutuhkan. *Group Transit* bukan merupakan konvoy, sehingga kapal harus memasuki IRTC pada jadwalnya

sesuai dengan kecepatan masing-masing dan jangan menunggu kapal-kapal lainnya.

Jika kapal sudah memberikan *contact detail* sebelumnya maka akan dihubungi oleh salah satu kapal Angkatan Laut di sana untuk memastikan bahwa posisi kapal tersebut diketahui dan akan terus dipantau.

- d. Kondisi laut (*Sea State*) – Para perompak umumnya mengalami kesulitan untuk beroperasi dengan perahu kecilnya pada *Sea State* 3 (ketinggian ombak antara 0.5 - 1.25 M) ke atas.
- e. *Pirate Activity* – Biasanya para perompak meningkatkan aksinya setelah adanya kapal yang dibebaskan atau setelah usainya cuaca buruk di mana biasanya pada saat cuaca buruk perompak tidak bisa beroperasi.

3. Perusahaan pelayaran atau nakhoda harus mengadakan kontak dengan pasukan Angkatan Laut yang terdapat di IRTC supaya pasukan tersebut mengetahui bahwa kapal akan memasuki *high risk area*. Kontak dengan pasukan Angkatan Laut ini penting agar mereka dapat mengerahkan kekuatannya jika terjadi serangan.

C. Langkah-langkah perlindungan diri sendiri / *Self Protection Measures (SPM)*

Pedoman-pedoman ini utamanya difokuskan pada persiapan-persiapan yang harus dilakukan disesuaikan kemampuan awak kapal, dengan menggunakan peralatan yang biasanya sudah tersedia.

1. Meningkatkan penjagaan dan kewaspadaan.

Dengan tambahan petugas jaga (bisa menggunakan boneka manusia di lokasi-lokasi strategis sehingga seolah-olah terdapat banyak petugas jaga), menyiapkan alat teropong (*binocular*) yang cukup dan juga bisa menggunakan *night vision optics*, jika ada.

2. Memasang CCTV pada:
 - Anjungan (di bagian belakang dan dipasangnya pada tempat yang tersembunyi);
 - *Safe Muster Point/Citadel*.
3. Berlatih manuver.

Latihan dapat dilakukan jika memungkinkan, yaitu berlatih bagaimana caranya agar dapat menyulitkan para perompak ketika mereka menyerang.
4. Membunyikan alarm untuk memberitahukan kepada para awak kapal bahwa terjadi serangan perompak. Membunyikan alarm ini bukan hanya penting untuk memberitahukan awak kapal, tapi juga menunjukkan bahwa kapal yang bersangkutan menyadari adanya serangan dan bereaksi terhadap serangan tersebut. Bunyi alarm ini harus khusus/berbeda dengan bunyi alarm yang lain dan dipastikan awak kapal mengenal dengan baik bunyi alarm ini. Latihan membunyikan alarm dapat dilakukan sebelum memasuki *high risk area*.
5. Pencahayaan.

Lampu-lampu yang harus tersedia dan teruji adalah *weather deck lighting* di bagian akomodasi dan bagian belakang di *poop dek/stern deck* (sesuai dengan Rule 20 Konvensi COLREGS. Gunakan *search light* sewaktu-waktu diperlukan. Disarankan agar kapal berlayar dengan hanya menghidupkan lampu-lampu kenavigasian. *Weather dan search lights* dimatikan dan baru dihidupkan ketika diketahui ada perompak naik ke kapal/terjadi serangan. Menghidupkan lampu-lampu tersebut menandakan bahwa para perompak tersebut telah diketahui kehadirannya. Perhatikan bahwa lampu-lampu kenavigasian jangan dimatikan di malam hari.
6. Menyembunyikan/menyimpan peralatan-peralatan yang mungkin bisa digunakan oleh para perompak untuk naik ke atas kapal (misalnya tangga).
7. Menyimpan alat perlindungan di *upper deck*.

Biasanya serangan senjata diarahkan ke anjungan, bagian akomodasi awak kapal dan *poop deck*; oleh karena itu bagian-bagian tersebut harus dilindungi, misalnya dengan menyiapkan karung pasir atau selimut

Kevlar (*Kevlar blanket*). Senyawa-senyawa gas mudah meledak harus disingkirkan dulu dari *upper deck* sebelum memasuki *high risk area*.

8. Kendali/*control* terhadap bagian akomodasi dan ruang mesin harus berada di tangan awak kapal dengan tujuan untuk mencegah atau menunda perompak yang sudah naik ke kapal dapat menguasai kapal.
 - Semua pintu dan palka menuju akomodasi dan kamar mesin harus dilindungi agar tidak dibuka oleh perompak untuk menuju *upper deck*.
 - Melakukan *blocking* atau memindahkan tangga luar di wilayah akomodasi untuk mencegah digunakan oleh perompak dan mencegah mereka memasuki anjungan.
 - Di samping mengunci pintu-pintu dan palka-palka pastikan *clipsnya* terpasang dengan baik.

9. Meningkatkan perlindungan pada anjungan.

Biasanya anjungan menjadi sasaran serangan karena perompak ingin memaksa kapal untuk berhenti dan dari Anjungan tersebut para perompak menguasai kapal. Oleh karena itu awak kapal yang bertugas di anjungan harus dilindungi dengan jaket Kevlar dan helm (jika memungkinkan jaket dan helm warnanya berbeda dari warna seragam militer), kaca-kaca yang ada dipasang *security glass film*, pemasangan pelat baja/aluminium di jendela samping dan belakang *anjungan*, serta bagian sisi anjungan yang biasanya terbuka agar ditutupi oleh tumpukan karung pasir.

10. Memasang penghalang (*physical barrier*) untuk mempersulit naiknya para perompak ke atas kapal; bentuknya bisa berupa:
 - a. Pemasangan *razor wire* (kawat berduri spiral),
 - b. Membubuhkan cat 'anti panjat' di beberapa bagian yang rawan untuk dipanjat.
 - c. Penghalang yang dialiri listrik pada beberapa jenis kapal (jangan digunakan pada kapal yang mengangkut produk minyak bumi/*hydrocarbon*).
 - d. Memasang peringatan tentang adanya aliran listrik (dalam bahasa Inggris di bagian dalam, dan dalam bahasa Somalia di bagian luar kapal), meskipun kenyataannya tidak ada aliran listrik di sana.

- e. Penyemprot air dan busa otomatis (jangan menggunakan penyemprot manual karena hal ini akan menempatkan awak yang mengoperasikannya pada posisi yang mudah terlihat oleh para perompak). Alat penyemprot ini dipasang sedemikian rupa di suatu tempat tertentu sehingga ketika air atau busa disemprotkan dapat menutupi jalan masuk para perompak. Penyemprot air dan busa ini harus dalam keadaan siap digunakan. Menyemprotkan air panas juga terbukti ampuh untuk mengusir perompak.

11. *Safe Muster Point*

Safe Muster Point adalah sebuah tempat yang dipilih untuk memberikan perlindungan fisik kepada awak kapal secara maksimal. Ketika akan terjadi serangan perompak, awak kapal yang tidak bertugas di *anjungan* dikumpulkan di *Safe Muster Point* ini. *Safe Muster Point* merupakan tempat perlindungan jangka waktu singkat (*short term safe haven*).

12. *Citadel*

Citadel adalah suatu tempat yang khusus dibangun di atas kapal di mana pada saat terjadi serangan perompak, seluruh awak kapal tanpa terkecuali berlindung di dalamnya. *Citadel* ini harus diperlengkapi antara lain: AC, cadangan bahan pangan, bekal air, sanitasi, sistem komunikasi dengan dunia luar, sistem yang bisa mematikan mesin secara otomatis dan kamera CCTV yang bisa dioperasikan jarak jauh. *Citadel* merupakan tempat perlindungan bagi awak kapal untuk jangka waktu yang lebih lama.

Sangat disarankan perusahaan pelayaran dan para nakhoda kapal untuk langsung menghubungi MSCHOA untuk mendapatkan keterangan lebih rinci tentang penggunaan *Citadel*. Perlu diingat bahwa *Citadel* menjadi tidak berguna jika ada awak kapal yang tertinggal di luar ketika *Citadel* ditutup saat ada serangan perompak.

II. Jika serangan perompak sudah sangat dekat:

1. Ikuti langkah-langkah yang terdapat dalam *contingency plan*.
2. Gunakan *emergency communication plan* dan langsung melaporkan tentang serangan tersebut kepada satu *contact point* utama, yaitu UKMTO (MSCHO bertindak sebagai *contact point cadangan*).
3. Hidupkan/aktivasi *Ship Security Alert System (SSAS)* yang akan memberikan informasi kepada perusahaan dan Negara Bendera. Setelah serangan (*post attack*) harus dilaporkan secepatnya. Jika AIS dimatikan ketika memasuki *high risk area*, maka ketika ada serangan AIS harus dihidupkan.
4. Hidupkan alarm darurat dan buat pengumuman '*pirate attack*' (PA) sesuai dengan *ship's emergency plan* pada *channel 16* (dan *back up* pada *channel 08*, yang dipantau oleh pasukan militer). Kirim pesan tanda bahaya melalui sistem *DSC (Digital Selective Calling)* dan *Inmarsat-C*. Lakukan panggilan telepon dengan UKMTO.
5. Cegah kapal kecil (*skiffs*) milik perompak mendekati ke kapal dengan merubah arah dan meningkatkan kecepatan sebisa mungkin. Perompak kesulitan naik ke kapal yang:
 - a. Berlayar lebih dari 18 knots;
 - b. Bermanuver (antara lain zigzag secara terus menerus dengan memperhatikan aspek keselamatan);
 - c. Menyalakan semprotan air dan alat-alat pertahanan lain.
6. Semua awak kapal yang tidak terlibat dalam kegiatan melawan serangan perompak harus dikumpulkan, bisa dalam *Safe Muster Point* atau *Citadel* jika ada.

III. Jika para perompak berhasil menaiki kapal:

1. Bersikap tenang
2. Sebelum para perompak menguasai anjungan, kontak UKMTO dan jika bisa kontak perusahaan.
3. Jangan melawan perompak ketika mereka sudah menguasai *anjungan*; bersikap tenang dan bekerjasama dengan mereka akan mengurangi resiko dilukai.

4. Apabila seluruh awak kapal harus meninggalkan *anjungan/kamar mesin*, maka mesin utama harus dimatikan dan kapal diposisikan tidak mengganggu kapal-kapal lain. Semua awak kapal harus menuju ke *Safe Muster Points* dengan tangan di atas kepala.
5. Jika terdapat *Citadel* dalam kapal dan terdapat ketentuan mengenai evakuasi awak kapal ke *Citadel* di dalam *Ship Security Plan (SSP)*, maka sebelum para perompak datang mesin harus dimatikan, pastikan kapal berada dalam posisi (*sea room*) yang cukup untuk mengapung dan kemudian pastikan *Citadel* ditutup dan dikunci dengan sempurna.
6. Biarkan CCTV menyala.
7. Jangan gunakan senjata api, meskipun terdapat senjata api di kapal.
8. Jangan melakukan gerakan-gerakan yang tiba-tiba di sekitar perompak.
9. Jangan menggunakan lampu kilat kamera foto.
10. Jangan menggunakan *flares dan pyrotechnics* sebagai senjata.

IV. Jika ada aksi militer:

1. Pada saat pasukan militer beraksi di atas kapal, semua orang yang berada di kapal harus merunduk ke dek dan menutupi kepala dengan kedua tangan.
2. Jangan menggunakan lampu kilat kamera foto.
3. Bersiaplah untuk ditanyakan identitas anda. Beri pengarahan pada awak kapal untuk bekerjasama penuh pada saat ada aksi militer di atas kapal.
4. Perlu menjadi perhatian bahwa tidak selalu pasukan Angkatan Laut yang beraksi berbicara dalam bahasa Inggris.

Catatan:

1. Berdasarkan pasal 100 Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) 1982, terdapat Kewajiban bagi Negara-negara yang sudah meratifikasi UNCLOS 1982 untuk bekerjasama dalam menumpas kejahatan perompakan. Kemudian pasal 105 menetapkan bahwa Negara manapun dapat menangkap kapal yang diambil atau dikuasai oleh perompak, menahan para pelakunya dan menyita benda-benda (*property*) di atas kapal tersebut.
2. Pasukan Angkatan Laut dari berbagai Negara yang bertugas di kawasan yang rawan perompakan di sekitar Perairan Somalia dan Laut Arab menerapkan *Standard Operating Procedure (SOP)* yang sangat ketat dalam

melakukan aksi militer untuk membebaskan kapal yang sedang disandera perompak. Target utama dari pasukan Angkatan Laut adalah keselamatan orang-orang yang disandera, dan dalam melakukan operasinya mereka diwajibkan untuk meminimalkan adanya korban di pihak sandera. Aksi militer terhadap kapal yang disandera perompak hanya dilakukan jika dapat dipastikan terdapat *minimum risk*. Jika situasi tidak memungkinkan untuk penyelamatan, maka aksi militer tidak akan dilakukan atau akanditunda.

3. Perusahaan dan awak kapal dari kapal yang sedang disandera oleh perompak diharuskan untuk bekerjasama dengan pasukan Angkatan Laut yang berusaha menyelamatkan dengan memahami hal-hal yang telah disebutkan di atas.

IV. Laporan setelah terjadinya insiden:

1. Setelah terjadinya serangan perompak atau terdapatnya kegiatan yang mencurigakan, sangat penting untuk melaporkannya kepada UKMTO, MSCHOA dan IMB.
2. Hal ini untuk membantu membuat analisa tentang kegiatan perompak dan akan memungkinkan kita dapat memperkirakan teknik-teknik atau taktik serangan perompak, di samping juga untuk memberi peringatan kepada kapal-kapal lain yang sedang berlayar di sekitarnya.
3. Nakhoda kapal diminta untuk melengkapi formulir laporan perompakan.
4. Perusahaan dan nakhoda juga disarankan untuk mengirim formulir laporan perompakan kepada *Flag State*.

BAB V

PEDOMAN TAMBAHAN UNTUK KAPAL-KAPAL PENANGKAP IKAN DI TELUK ADEN DAN LEPAS PANTAI SOMALIA.

I. REKOMENDASI UNTUK KAPAL-KAPAL DI ZONA PENANGKAPAN IKAN

1. Kapal-kapal penangkap ikan non-Somalia jangan beroperasi atau transit dalam jarak 200 mil laut dari pantai Somalia, baik memiliki izin atau tidak.
2. Jangan melakukan penangkapan ikan jika radar menunjukkan adanya kapal-kapal yang tidak diketahui identitasnya.
3. Jika melihat adanya *skiff* atau jenis kapal yang biasanya digunakan oleh perompak, menghindarlah dari kawasan tersebut dengan kecepatan penuh, berlayar melawan arah angin dan arus laut untuk menyulitkan pergerakan mereka.
4. Jangan berhenti pada malam hari; waspadalah dan tingkatkan penjagaan di anjungan, dek dan kamar mesin.
5. Selama operasi penangkapan ikan, jika dianggap kapal berada pada situasi rawan, waspadalah dan terus memantau radar untuk memungkinkan segera memberitahu pihak yang berwajib/otoritas jika terjadi serangan perompak.
6. Ketika berlayar malam hari, hanya gunakan lampu keselamatan dan kenavigasian yang wajib saja untuk menghindari perhatian para perompak yang terkadang tidak memiliki radar dan hanya berkeliling mencari mangsa.
7. Ketika kapal tengah mengapung saat menangkap ikan pada malam hari, lakukan penjagaan terus menerus pada anjungan, dek dan kamar mesin. Hanya gunakan lampu keselamatan (*safety lights*) dan lampu kenavigasian yang wajib saja.

8. Mesin harus selalu dalam kondisi siap untuk dihidupkan/*start up*.
9. Jauhi kapal-kapal yang tidak diketahui identitasnya.
10. Gunakan VHF seminimal mungkin untuk menghindari bisa didengar oleh perompak dan untuk membuat lokasinya menjadi lebih sulit bagi mereka.
11. Hidupkan AIS ketika ada operasi patroli udara maritim untuk memudahkan patrol tersebut mengidentifikasi dan melacak kita.

II. IDENTIFIKASI

1. Para manajer diharuskan untuk mendaftarkan kapal-kapal ikan mereka pada MSCHOA selama masa operasi penangkapan ikan di Lepas Pantai Somalia. Informasikan mengenai daftar seluruh awak kapal yang berada di atas kapal dan tujuannya, jika bisa.
2. Lakukan pelatihan sebelum melakukan penangkapan di kawasan tersebut.
3. Jika kapal penangkap ikan tersebut dilengkapi dengan peralatan VMS, para manajer harus memberikan akses MSCHOA ke data VMS mereka.
4. Kapal-kapal penangkap ikan harus berlayar menghindari kawasan yang diinformasikan/dicurigai terdapat 'mother ship' milik para perompak, dan harus dapat sesegera mungkin mendeteksi setiap pergerakan yang mencurigakan, baik kapal kecil maupun kapal besar.
5. Kapal-kapal penangkap ikan harus memberikan identitas mereka jika diminta oleh pesawat atau kapal dari operasi ATALANTA atau dari operasi *anti-piracy* yang lain.
6. Kapal-kapal militer, kapal dagang dan kapal penangkap ikan harus memberikan respon sesegera mungkin jika diminta identitasnya oleh kapal ikan yang tengah didekati.

III. JIKA TERJADI SERANGAN

1. Jika terjadi serangan atau melihat adanya kapal yang mencurigakan, memberitahukan pihak yang berwajib (UKMTO dan MSCHOA) dan seluruh armadanya.
2. Beritahukan mengenai rincian kontak (*contact details*) Nakhoda ke dua (yang sedang berada di daratan) yang pengetahuannya tentang kapal dapat membantu berhasilnya operasi/intervensi militer.

Rekomendasi hanya untuk alat penangkap Pukat Cincin (*Purse Seiners*)

3. Evakuasi semua personel dari dek dan *crow's nest*.
4. Jika para perompak telah mengambil alih kapal sementara alat penangkap ikan sudah ditebar, minta kepada para perompak agar diperbolehkan jala tersebut untuk diangkat. Jika diperbolehkan, ikuti instruksi penyimpanan dan jelaskan mengenai fungsi peralatan tangkap ikan (*gear*) untuk menghindari kesalahpahaman.

BAB VI

PENUTUP

1. Demikian Prosedur Tetap (Protap) Upaya Pencegahan oleh Perusahaan dan Nakhoda Kapal terhadap Perompakan di Teluk Aden dan Lepas Pantai Somalia dibuat untuk dipergunakan sebagai pedoman bagi Bakorkamla, *stake holder*, perusahaan-perusahaan pelayaran dan para nakhoda serta pihak terkait lainnya dan mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

2. Prosedur tetap ini berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta

Pada tanggal : Juni 2011

A.N. MENKO POLHUKAM
SELAKU
KETUA BAKORKAMLA RI
KALAKHAR BAKORKAMLA RI,

Y. DIDIK HERU PURNOMO

Daftar Lampiran :

- A Nomor-Nomor Kontak Penting;
- B Formulir Pelaporan Posisi Kapal UKMTO (*UKMTO Vessel Position Reporting Form*);
- D Formulir Pelaporan Setelah Adanya Insiden (*Follow up report*).

NOMOR-NOMOR KONTAK PENTING

1. UKMTO

Email : UKMTO@eim.ae

Telephone : +971505523215

2. MSCHOA

Pelaporan lewat situs : www.mschoa.org

Telephone : +44(0)1923958545

Fax : +44(0)1923958520

Email : postmaster@mschoa.org

3. NATO SHIPPING CENTRE

Situs : www.shipping.nato.int

Email : info@shipping.nato.int

Telephone : +44(0)1923956574

Fax : +44(0)1923956575

4. MARLO

Email : Marlo.bahrain@me.navy.mi

Telephone : +97317853925

Hotline : +97339401395

5. IMB

Email : piracy@icc-cs.org

Telephone : +60320310014

Fax : +60320785769

Telex : MA34199 IMBPC1

6. BAKORKAMLA RI / IMSCB

Situs : www.bakorkamla.go.id

Email : crisiscenter@bakorkamla.go.id

puskodalkamla@bakorkamla.go.id

Call Center : +62-21-500 500

Telephone : +62-21-385 1938

Fax : +62-21-385 1937

UKMTO Vessel Position Reporting Form

Masters and Owners should check with the MSCHOA website for the latest information regarding the UKMTO Voluntary reporting areas at <http://www.mschoa.eu> or with UKMTO.

UKMTO Vessel Position Reporting Form

(transmit at least Once Daily)

1	Ship Name	
2	Flag	
3	IMO Number	
4	INMARSAT Telephone Number	
5	Time and Position	
6	Course	
7	Passage Speed	
8	Freeboard	
9	Cargo	
10	Destination and Estimated Time of Arrival	
11	Name and contact details of Company Security Officer	
12	Nationality of Master and Crew	

Follow-up Report

PIRACY ATTACK REPORT VESSEL PARTICULARS/DETAILS:

1	Name of Ship:
2	IMO No:
3	Flag:
4	Call Sign:
5	Type of Ship:
6	Tonnages: GRT: NRT: DWT:
7	Owners (Address & Contact Details):
8	Managers (Address & Contact Details):
9	Last Port/Next Port:
10	Cargo Details: (Type/Quantity)

Details of Incident

11	Date & Time of Incident LT UTC
----	--

12	Position: (N/S) Long:	Lat: (E/W)
13	Nearest Land Mark/Location:	
14	Port/Town/Anchorage Area:	
15	Country/Nearest Country:	
16	Status (Berth/Anchored/Steaming):	
17	Own Ship's Speed	
18	Ship's Freeboard During Attack:	
19	Weather During Attack (Rain/Fog/Mist/Clear/etc, Wind (Speed and Direction), Sea/Swell Height:	
20	Types of Attack (Boarded/Attempted):	
21	Consequences for Crew, Ship and Cargo: Any Crew Injured/Killed: Items/Cash Stolen:	
22	Area of the Ship being Attacked:	
23	Last Observed Movements of Pirates/Suspect Craft:	

Details of Raiding Party

24	Number of Pirates/Robbers:
25	Dress/Physical Appearance:
26	Language Spoken:

27	Weapons Used:
28	Distinctive Details:
29	Craft Used:
30	Method of Approach:
31	Duration of Attack:
32	Aggressive/Violent:

Further Details

33	Action Taken by Master and Crew and its effectiveness:
34	Was Incident Reported to the Coastal Authority? If so to Whom?
35	Preferred Communications with Reporting Ship: Appropriate Coast Radio Station/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (Plus Ocean Region Code)/MMSI
36	Action Taken by the Authorities:
37	Number of Crew/Nationality:
38	Please Attach with this Report – A Brief Description/Full Report/Master – Crew Statement of the Attack/Photographs taken if any.
39	Details of Self Protection Measures.

