

## Analisis Terjadinya *Pirates Attack* pada Kapal MT. B Ocean di Perairan Afrika Barat

Armando Ardi\* ◦ Janny Adriani Djari ◦ Fajar Transelasi ◦ Retno Hariyanti

**Abstrak:** *Pirates Attack* merupakan kejahatan internasional yang terjadi di laut lepas karena kurangnya penanganan yang dilakukan setiap negara. Sampai saat ini, kasus pembajakan diperairan laut masih terjadi, salah satunya pada kapal tanker MT. B Ocean yang mengalami pembajakan pada 23 November 2022 di Afrika Barat. Adapun tujuan penelitian ini, yaitu untuk mengetahui penyebab terjadinya *pirates attack* di atas kapal MT. B. OCEAN, untuk mengetahui dampak terjadinya *pirates attack* di atas kapal MT. B. OCEAN, untuk mengetahui tindakan yang dilakukan apabila telah terjadi *pirates attack*. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif, yaitu menerangkan terjadi fenomena dan mengumpulkan data secara mendalam. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data yang diperoleh dianalisis dengan menggunakan empat komponen, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa *Pirates Attack* yang terjadi di kapal MT. B Ocean disebabkan karena *Ship Security Plan (SSP)* tidak maksimal ketika menghadapi ancaman pembajakan dan terjadi masalah pada alat navigasi radar, terdapat kerugian materiil dan immateriil yang terjadi ketika adanya *pirates attack* pada kapal MT. B Ocean, kerugian materiil yaitu terjadinya kerusakan fisik pada kapal mulai dari alat navigasi hingga bagian luar kapal, dan kerugian immateriil berupa kerugian finansial karena muatan yang diambil oleh pembajak dan terancamnya nyawa *crew* kapal sehingga berdampak pada psikologi *crew*, pentingnya persiapan sebelum memasuki *high risk area* sesuai dengan prosedur dalam ISPS Code. Pembajak tidak sampai naik ke atas kapal (pembajakan tidak terjadi). Tingkat kewaspadaan yang tinggi harus diterapkan. Apabila pembajak telah naik ke atas kapal, seluruh *crew* kapal mengetahui tindakan yang harus dilakukan untuk melindungi nyawa dari seluruh crew dan juga melindungi kapal dan muatannya.

**Abstract:** *Pirates Attack* is an international crime that occurs on the high seas due to lack of handling by each country. Until now, cases of piracy in sea waters still occur, one of which is on the tanker MT. B Ocean which was hijacked on November 23 2022 in West Africa. The aim of this research is to find out the causes of pirate attacks on MT ships. B. OCEAN, to determine the impact of pirate attacks on MT ships. B. OCEAN, to find out what actions to take if a pirate attack occurs. The research method used is qualitative research, namely explaining phenomena that occur and collecting data in depth. Data collection techniques were carried out using observation, interviews and documentation. The data obtained was analyzed using four components, namely data collection, data reduction, data presentation, and drawing conclusions. The results of the research that has been carried out show that the *Pirates Attack* occurred on the MT ship. B Ocean was caused by the fact that the *Ship Security Plan (SSP)* was not optimal when facing the threat of piracy and there was a problem with the radar navigation equipment, there were material and immaterial losses that occurred when there was a pirate attack on the MT ship. B Ocean, material losses, namely physical damage to the ship from navigation equipment to the outside of the ship, and material losses in the form of financial losses due to cargo

\* Armando Ardi  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Indonesia  
Email: armandoardi28@gmail.com

Janny Adriani Djari  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Indonesia  
Email: jannyadriani@pip-semarang.ac.id

Fajar Transelasi  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Indonesia  
Email: fajartranselasi@gmail.com

Retno Hariyanti  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Indonesia  
Email: retno@pip-semarang.ac.id

being taken by pirates and the lives of the ship's crew being threatened, which has an impact on crew psychology, the importance of preparation before entering a high risk area in accordance with the procedures in the ISPS Code. The pirates did not get on board the ship (hijacking did not occur). A high level of caution must be exercised. If pirates have boarded the ship, the entire ship's crew knows the actions that must be taken to protect the lives of the entire crew and also protect the ship and its cargo.

**Keywords:** *high risk area, ISPS code, pirates attack*

---

## PENDAHULUAN

Lebih dari 90% barang perdagangan dunia diangkut melalui laut (Yu Tianzi, 2022). Pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal menjadi salah satu tantangan yang dihadapi industri perkapalan kontemporer dan memiliki dampak global pada perdagangan dan keamanan maritim (Hu et al., 2023). Oleh karena itu, maraknya pembajakan menjadi ancaman besar bagi keamanan maritim. Secara khusus, munculnya pembajakan menimbulkan ancaman besar bagi perdagangan maritim, pembangunan ekonomi, dan keselamatan pelaut. Dan hal itu tentunya memiliki dampak kerugian yang besar terhadap negara (Bryant et al., 2014).

*Pirates attack* di laut lepas merupakan kejahatan internasional, karena kejahatan ini sudah diketahui pelaut-pelaut di seluruh dunia (Siregar, 2013). Sampai saat ini kasus pembajakan kapal diperairan laut lepas masih tetap berlanjut, hal itu disebabkan karena kurangnya penanganan yang dilakukan setiap negara yang mempunyai perairan tersebut (Kuada, 2019). Perairan Cote d'ivoire merupakan *High Risk Area for Pirates attack*, karena perairan tersebut sering kali terjadi pembajakan kapal dengan tujuan mengambil *cargo* kapal (Hermawan, 2015).

Staf bidang keamanan Dyrad Global mengemukakan bahwa 78 pelaut diculik di perairan Afrika barat pada 2020, meningkat 26 persen dari tahun sebelumnya. Namun, otoritas cote d'ivoire belum merilis pernyataan atau tanggapan resmi terkait kasus ini (Angelita, 2020). Namun demikian, kapal-kapal yang beroperasi di perairan Cote d'ivoire contohnya kapal ikan dan kapal tanker masih berlanjut sampai saat ini meskipun sudah ada berita pembajakan. Hal itu disebabkan karena perairan Cote d'ivoire memiliki potensi penghasil ikan terbanyak dan potensi yang besar untuk kapal tanker yang bekerjasama untuk mengisi bahan bakar kapal ikan tersebut (Muhamad, 2012). Pada tanggal 23 November 2022, kapal tanker MT. B Ocean milik perusahaan terkenal di Korea yaitu SK SHIPPING diserang dan dibajak untuk kedua kalinya di perairan Afrika barat tepatnya di 234 mill dari Cote d'ivoire. Pembajakan pertama pada kapal MT. B OCEAN yaitu bulan Januari 2022 di perairan teluk Ghana dan dibajak kedua kalinya pada tanggal 23 November 2022 di perairan Cote d'Ivoire. Pembajakan tersebut dikarenakan ketidakstabilan politik di beberapa Negara seperti Pantai Gading, Nigeria dan Khongo. Misalnya, telah mengalami banyak kenaikan di Delta Nigeria karena masyarakat yang tinggal di wilayah ini berpikir bahwa pemerintah telah meminggirkan penduduk asli dengan mengambil tanah yang digunakan untuk melakukan kegiatan pertanian namun dia juga menerima sedikit uang yang dihasilkan dari eksplorasi minyak yang dilakukan di daerahnya.

Sebagai cara untuk mengekspresikan kemarahan mereka, beberapa orang dari komunitas ini, terutama para pemuda, telah mengorganisir geng yang menyerang kapal yang mengangkut minyak dan mencuri konten yang sedang dibawa (Ofosu-Boateng & Jipling, 2020). Dari peristiwa tersebut bisa kita pahami bahwasannya peranan SSO (*Ship Security Officer*), SAT (*Security Awareness and Training*), SDSO (*Seafarers With Designated Security Duties*) sangat penting bagi *Officer* jaga di kapal yang beroperasi di perairan *high ris* (Satria & Mochamad Mansur, 2020). Melaksanakan *citadel drill* setiap bulannya yang dilakukan seluruh *crew* kapal dan juga penanganan seperti memasang *razorwire*, *firehose*,

dan lain-lain merupakan hal yang wajib dilakukan ketika on board di kapal yang beroperasi di daerah *high risk* (Acharya et al., 2020).

Dari kejadian pembajakan 23 November 2022 pada kapal MT. B Ocean terdapat banyak dampak negatif yang diterima oleh *crew* kapal, kapal MT. B Ocean dan muatannya. Dampak negatif yang ditimbulkan yaitu kerusakan pada bagian kapal, kehilangan muatan dan gangguan psikologi *crew* kapal akibat dari peristiwa tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab terjadinya *pirates attack* di atas kapal MT. B OCEAN, untuk mengetahui dampak dari terjadinya *pirates attack* di atas kapal MT. B OCEAN, dan untuk mengetahui tindakan yang dilakukan apabila telah terjadi *pirates attack*.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia daring edisi VI (2016) menganalisis berarti menyelidiki suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Menurut Icchanaya A., (2019) *Pirates Attack* merupakan tindakan kekerasan atau penahanan ilegal yang dilakukan sekelompok orang untuk kepentingan pribadi terhadap kapal dan muatannya, namun jika pembajakan terjadi di perairan pedalaman, kepulauan dan wilayah perairan suatu negara maka tindakan tersebut tidak dianggap sebagai *piracy* tetapi *sea armed robbery*.

Menurut Trihantoro A. (2022) kapal tanker yaitu jenis kapal yang membawa kargo cair. Kapal tanker dibagi beberapa jenis seperti kapal tanker minyak dan kapal tanker kimia. Kapal tanker dilengkapi peralatan pemompaan dan pemasangan pipa untuk mendukung proses bongkar muat.

Menurut Dr. Capt. Nana R., (2020) **Perairan Afrika Barat** merupakan rute pengiriman penting untuk perdagangan internasional, dengan banyak kapal kargo dan kapal tanker melewati wilayah tersebut. Perairan Afrika barat juga dikenal karena tingkat pembajakannya yang tinggi, terutama di lepas pantai Somalia dan Teluk Guinea. Perompak sering menargetkan kapal kargo dan tanker di perairan ini dan serangan bisa menjadi kekerasan dan berbahaya.

Berdasarkan buku ISPS Code, (2003) yang diterbitkan oleh *Internasional Maritime Organization* (IMO), ISPS Code merupakan suatu prosedur untuk mencegah adanya terorisme yang membahayakan anak buah kapal dan muatan kapal, sehingga setiap *crew* kapal dapat mengambil tindakan yang tepat saat mengatasi risiko gangguan keamanan.

## **METODE**

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif, yaitu menerangkan terjadi fenomena dan mengumpulkan data secara mendalam (Sugiyono, 2018).

Peneliti mengambil lokasi penelitian di atas kapal MT. B Ocean ketika peneliti melaksanakan praktek laut.

Sampel sumber data penelitian kualitatif menjadi elemen penting dalam menentukan responden yang terlibat, sering kali menggunakan teknik sampling purposif. Hal ini memungkinkan peneliti untuk memilih responden dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2017). Informan dalam penelitian ini terus berkembang dan terarah untuk memastikan pengumpulan data yang maksimal dan memuaskan. Sumber data ini menjadi acuan dalam menentukan jenis data primer dan sekunder. Data primer dikumpulkan langsung oleh peneliti melalui observasi, wawancara, dan pencatatan masalah penelitian, sementara data sekunder adalah tambahan dari sumber dokumenter seperti buku-buku, laporan penelitian, dan jurnal, yang biasanya diperoleh setelah kapal mengalami pembajakan.

Menurut Sugiyono (2017), teknik pengumpulan data dapat dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini mencakup observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi dilakukan dengan terjun langsung ke lapangan untuk memantau kegiatan awak kapal sebelum terjadinya pembajakan, mengacu pada peristiwa serangan bajak laut pada kapal MT B Ocean di perairan Afrika Barat. Jenis observasi yang digunakan adalah observasi partisipan, memungkinkan peneliti untuk terlibat secara mendalam dalam kegiatan yang diamati.

Wawancara dilakukan dengan *Captain*/Nahkoda, *Chief Officer* (CO), Mualim III, dan Juru mudi A untuk mendapatkan pemahaman yang lebih dalam tentang kejadian dan faktor-faktor yang menyebabkan serangan bajak laut. Sedangkan dokumentasi dilakukan dengan mengambil foto-foto kapal setelah terjadi pembajakan. Teknik pengumpulan data triangulasi ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang komprehensif dan akurat terhadap fenomena *pirates attack* serta faktor-faktor yang mempengaruhinya.

Instrumen penelitian merupakan cara yang digunakan untuk menguji kejadian alam maupun sosial yang sedang diamati (Sugiyono, 2019). Dalam penelitian kualitatif, instrumen penelitian menjadi hal yang sangat penting dalam penelitian karena peneliti itu sendiri menjadi orang atau *human instrument* dalam penelitian tersebut. Yang dimaksud sebagai *human instrument* adalah peneliti yang bertindak langsung sebagai instrumen penelitian. Dalam kasus ini, kehadiran peneliti dalam penelitian kualitatif merupakan hal yang wajib atau harus dipenuhi. Peneliti harus terjun langsung dan terlibat dalam lingkungan yang sedang diteliti. Observasi menjadi alat pendukung instrumen penelitian atau alat bantu untuk mengumpulkan informasi dan data dalam penelitian.

Teknik analisis data kualitatif dalam penelitian ini mengikuti model analisis interaktif, yang terdiri dari empat tahapan: pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan memilih faktor-faktor penting, memusatkan perhatian pada aspek-aspek relevan, mencari tema dan pola, serta menghasilkan paparan yang jelas. Penyajian data dilakukan dengan cara yang sederhana dan jelas, biasanya dalam bentuk teks naratif, untuk memudahkan pemahaman dan analisis lebih lanjut. Tahap penarikan kesimpulan dan verifikasi data merupakan langkah akhir dalam analisis, di mana hasil reduksi data diperiksa untuk menemukan hubungan, persamaan, dan perbedaan yang memungkinkan penarikan kesimpulan yang kredibel. Kesimpulan yang diambil dapat bersifat sementara jika bukti yang mendukung masih diragukan, namun dapat menjadi kredibel jika didukung oleh bukti yang kuat dan valid (Sugiyono, 2016).

Dalam penelitian ini, teknik triangulasi digunakan sebagai metode untuk memastikan keabsahan data. Triangulasi ini melibatkan evaluasi kredibilitas data dengan memeriksa data dari sumber yang sama menggunakan berbagai metode, contohnya data yang diperoleh dari observasi yang kemudian diverifikasi melalui wawancara.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Temuan Dalam Penelitian

Hasil observasi di lapangan mengungkap beberapa kesimpulan krusial terkait *Ship Security Plan* (SSP) dan pengawasan di atas kapal MT. B Ocean. Meskipun upaya telah dilakukan dengan pemasangan razor wire, dummy, dan fire hose di seluruh sisi kapal, namun kualitas alat-alat tersebut tidak optimal. Razor wire yang sudah karatan dan keropos serta air yang keluar dari fire hose yang tidak kencang menjadi celah bagi pembajak untuk menaiki kapal dengan mudah. Selain itu, kurangnya pengawasan dan penjagaan oleh crew kapal saat beroperasi di high-risk area juga menjadi masalah. Tidak adanya dinas jaga khusus saat memasuki high-risk area dan kurangnya penambahan personil penjagaan oleh seluruh awak kapal juga memperburuk keadaan. *Officer* jaga dan Juru mudi jaga tidak melakukan dinas jaga dengan optimal, yang dapat mengakibatkan ketidakamanan kapal dari ancaman pembajakan.

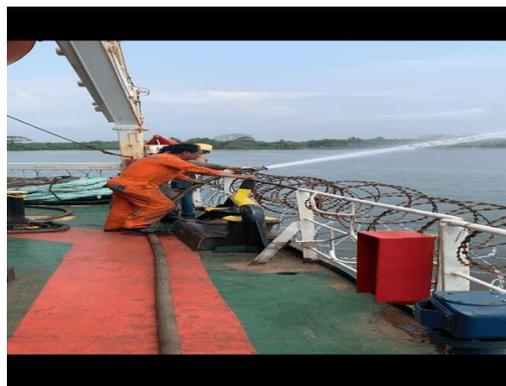
Dalam upaya meningkatkan keamanan, Dinas Jaga Khusus di atas kapal dirancang dengan tugas dan tanggung jawab yang ditetapkan bagi setiap crew kapal. *Officer on Bridge* dan *crew* lainnya bertanggung jawab melakukan penjagaan dan pengawasan di anjungan dengan menggunakan peralatan seperti binocular dan memantau radar secara berkala. Engineer dan Oiler tetap standby di engine room dan area pintu akomodasi kapal, siap merespons alarm dan membantu dalam penjagaan. Tanggung jawab penuh terhadap kapal dan *crew* diemban oleh *Master* yang selalu standby 24 jam untuk memantau sekeliling kapal dan mengawasi kinerja crew.

Hasil wawancara dengan Nahkoda kapal MT. B Ocean, Moon Junhyoung, menegaskan bahwa pirates attack terjadi karena kurangnya peran SSP dan masalah pada radar yang tidak berfungsi dengan baik. Kejadian ini menyebabkan kerugian finansial yang signifikan, termasuk kerusakan fisik kapal dan alat navigasi seperti GPS.

Studi dokumentasi juga mendukung temuan ini, menunjukkan bahwa kondisi alat-alat pertahanan di kapal belum optimal, memungkinkan pembajak untuk dengan mudah menaiki kapal. Ini menggarisbawahi pentingnya peningkatan keamanan dan pengawasan di kapal, termasuk perbaikan dan pemeliharaan rutin terhadap alat-alat pertahanan. Diperlukan tindakan yang serius dan berkelanjutan untuk mencegah kejadian serupa di masa mendatang dan menjaga keselamatan kapal dan awaknya.



Gambar 1. Merupakan Proses Pemasangan *Razor Wire* yang Berkarat di Atas Kapal MT. B Ocean



Gambar 2. Air dari *Fire Hose* Tidak Keluar Kencang

## 2. Hasil dan Pembahasan

Terjadinya *Pirates Attack* pada kapal MT. B Ocean disebabkan oleh beberapa faktor yang berkontribusi terhadap kelemahan dalam keamanan kapal. Salah satu faktor utama adalah peran yang tidak optimal dari *Ship Security Officer (SSO)* dan pelaksanaan *Ship Security Plan (SSP)*. Sebagai individu yang bertanggung jawab atas keamanan kapal dari ancaman pembajakan, seorang *SSO* memiliki tugas merancang dan menjalankan *SSP* agar kapal terhindar dari risiko pembajakan. Namun, dalam kasus ini, tindakan *SSO* di kapal MT. B Ocean tidak mencapai standar maksimal, menyebabkan kapal menjadi rentan terhadap serangan pembajakan. Perlindungan fisik kapal yang tidak optimal, seperti pemasangan *razor wire* yang sudah tidak layak pakai dan keluarnya air yang tidak kencang dari *fire hose*, membuat pembajak dapat dengan mudah menaiki kapal. Selain itu, kurangnya pengawasan dari *SSO* terhadap crew yang melakukan tugas jaga juga menjadi masalah, memungkinkan terjadinya pelanggaran prosedur yang dapat meningkatkan risiko pembajakan.

Selain faktor internal kapal, masalah pada alat navigasi juga turut berperan dalam terjadinya *Pirates Attack* tersebut. Alat navigasi yang mengalami gangguan, seperti radar, merupakan aspek krusial dalam keamanan kapal ketika beroperasi di perairan berisiko tinggi. Gangguan pada radar X-band kapal MT. B Ocean, yang tidak mampu mendeteksi benda-benda kecil di sekitar kapal, menjadi tantangan serius dalam menghadapi ancaman

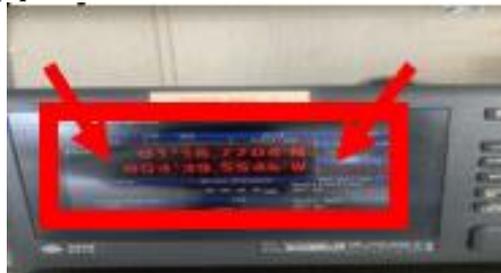
pembajakan. Meskipun upaya telah dilakukan untuk memperbaiki radar, namun perbaikan tersebut tertunda karena kapal tidak pernah bersandar di pelabuhan. Gangguan ini berujung pada ketidakmampuan kapal untuk mendeteksi kedatangan pembajak pada saat serangan terjadi, meningkatkan kerentanan kapal terhadap serangan tersebut.

Kondisi ini menekankan pentingnya peran *SSO* dalam merancang dan menjalankan *SSP* dengan efektif, serta perlunya pemeliharaan dan perbaikan rutin terhadap alat navigasi kapal. Selain itu, semua crew kapal, terutama *Officer on Watch* dan *AB*, perlu meningkatkan kewaspadaan dan melakukan pengawasan keliling secara teratur untuk mengidentifikasi potensi ancaman dan mencegah terjadinya serangan pembajakan. Dengan meningkatkan kesadaran akan faktor-faktor penyebab dan tindakan pencegahan yang tepat, kapal dapat meminimalkan risiko terhadap serangan pembajakan di masa depan.



Gambar 3. Radar X-Band MT. B Ocean yang *Trouble*

Terjadinya serangan bajak laut di atas kapal MT. B Ocean telah menimbulkan dampak yang serius terhadap keselamatan awak kapal, keberlangsungan operasional kapal, dan keamanan muatannya. Awak kapal menghadapi ancaman fisik yang mengakibatkan ketakutan dan risiko terhadap nyawa mereka. Selain itu, stres psikologis yang dialami selama insiden dan pasca-kejadian dapat berdampak negatif pada kesehatan mental dan emosional mereka, bahkan menyebabkan gangguan stres pasca-trauma yang berkepanjangan. Dari segi operasional, kapal mengalami kerugian materiil yang signifikan, seperti kehilangan muatan Marine Diesel Oil (MDO) senilai miliaran, dan kerusakan fisik pada alat navigasi serta lambung kapal akibat kekerasan yang dilakukan oleh bajak laut. Dampak finansial dan reputasi bagi perusahaan pengoperasian kapal juga sangat besar, karena selain kerugian materiil, kejadian ini juga mempengaruhi kepercayaan pelanggan dan mitra bisnis terhadap perusahaan.



Gambar 4. GPS Tidak Dapat Menentukan Posisi Kapal yang Akurat

Perompak merusak *Bridge Navigational Watch Alarm System* (BNWAS) dengan memotong kabel *Bridge Navigational Watch Alarm System* (BNWAS) menggunakan gerinda potong, kerusakan pada BNWAS yang dilakukan oleh perompak mengakibatkan kekacauan navigasi, dimana awak kapal tidak dapat memantau dan mengelola operasi navigasi seperti petugas jaga (OOW) tidak mampu melakukan tugas jaga secara efektif.

Kerusakan pada *Bridge Navigational Watch Alarm System* (BNWAS) juga mengakibatkan kerugian finansial terhadap pemilik kapal atau perusahaan dikarenakan perbaikan dari alat navigasi ini memakan biaya cukup mahal.



Gambar 5. Kerusakan *Bridge Navigational Watch Alarm System* (BNWAS)

*Internet Server* merupakan alat yang berfungsi untuk memberikan sinyal dan akses pada komputer kapal, tanpa adanya *internet server*, *crew* kapal tidak bisa melaporkan kepada pihak luar mengenai kejadian pembajakan tersebut. Berikut adalah gambar *internet server* yang awalnya posisinya berada di anjungan di bawah meja samping komputer kapal dan dibuang ke laut oleh perompak ketika pembajakan terjadi.



Gambar 6. *Internet Server* kapal yang dibuang kelaut

*Voyage Data Recorder* merupakan perangkat penting yang berada di anjungan untuk meningkatkan keamanan dan penyelidikan kecelakaan ataupun terorisme pembajakan di laut. Kerusakan pada *Voyage Data Recorder* (VDR) kapal MT. B Ocean menyebabkan kehilangan data yang direkam ketika pembajakan terjadi, kerusakan tersebut berupa kabel yang tersalur ke *Voyage Data Recorder* (VDR) diputus oleh perompak menggunakan gerinda potong. Berikut adalah gambar kerusakan pada kabel *Voyage Data Recorder* (VDR) MT. B Ocean.



Gambar 7. Kerusakan pada *Voyage Data Recorder* (VDR)

Pembajakan yang terjadi di kapal MT. B Ocean menyebabkan kerusakan pada *railing* kapal. *Railing* kapal adalah pagar atau pelindung pada bagian samping kapal yang berfungsi untuk mencegah orang atau objek jatuh ke laut, serta memberikan keamanan tambahan di atas kapal. Akibat pembajakan tersebut, *railing* kapal mengalami kerusakan karena gesekan tali dan benturan kapal perompak dengan kapal MT. B Ocean tanpa menggunakan *fender* ketika perompak mengambil muatan kapal MT. B Ocean. Berikut adalah gambar

kerusakan *railing* kapal MT. B Ocean dan tali yang digunakan untuk menyandarkan kapal perompak.



Gambar 8. Kerusakan pada *Railing* Kapal



Gambar 9. Tali yang Digunakan oleh Perompak untuk Sandar

Ketika pembajakan terjadi, para perompak juga menyembunyikan identitas kapal berupa nama kapal yang ditutupi dengan cat dan bertujuan apabila ada kapal lain yang melintasi perairan tersebut tidak dapat melihat nama kapal MT. B Ocean yang sedang dibajak.



Gambar 10. Identitas Kapal yang Disembunyikan di Bagian Haluan Kapal



Gambar 11. Identitas Kapal yang Disembunyikan di Bagian Buritan Kapal

Upaya yang dilakukan setelah terjadinya *pirates attack* di atas kapal MT. B Ocean mencakup serangkaian langkah yang diambil oleh *crew* kapal untuk menghadapi situasi tersebut. Ketika perompak naik ke atas kapal dan mengancam Mualim III dan Juru mudi A dengan senjata AKM, reaksi awal dari keduanya adalah untuk berserah diri dan mengikuti perintah perompak. Ini dianggap sebagai tindakan yang paling bijaksana dalam situasi tersebut, mengingat risiko yang ditimbulkan jika melawan perompak secara

langsung. Selanjutnya, Nahkoda MT. B Ocean dipanggil untuk menangani situasi tersebut dan bernegosiasi dengan perompak untuk memastikan keselamatan seluruh *crew* kapal. Nahkoda berperan penting dalam memastikan bahwa keselamatan *crew* menjadi prioritas utama, sehingga keselamatan mereka tidak terancam selama proses negosiasi. Tidak meminta bantuan dari pihak luar, seperti *Company Security Officer (CSO)* atau pihak berwenang lainnya, juga dianggap sebagai tindakan yang bijaksana untuk mencegah eskalasi yang lebih buruk selama pembajakan berlangsung.

Setelah perompak meninggalkan kapal, upaya dilakukan untuk menghubungi *Company Security Officer (CSO)* melalui telepon satelit yang disembunyikan di *steering gear*. Hal ini dilakukan untuk memberi tahu pihak berwenang tentang kejadian pembajakan dan meminta bantuan untuk memberikan pengawalan ke kapal agar aman memasuki pelabuhan Cote d'Ivoire. Pihak *Company Security Officer (CSO)* kemudian melaporkan ke pusat kontrol keamanan pelabuhan, dan bantuan berupa pengawalan dari *Italian Navy* diberikan kepada kapal MT. B Ocean. Langkah-langkah ini menunjukkan koordinasi dan tindakan cepat yang diambil oleh *crew* kapal dan pihak berwenang setelah kejadian *pirates attack* guna memastikan keselamatan kapal dan *crew* serta mengatasi dampak dari pembajakan tersebut dengan efektif.



Gambar 12. *Ship Security Officer (SSO)* menghubungi *Company Security Officer (CSO)*



Gambar 13. Bantuan *Italian Navy* kepada kapal MT. B Ocean

Tindakan berdasarkan prosedur ISPS Code setelah terjadinya *pirates attack* di kapal MT. B Ocean mencakup penekanan tombol *Ship Security Alert System (SSAS)*, yang merupakan langkah penting dalam situasi darurat tersebut. Meskipun seharusnya dilakukan oleh Mualim III saat pembajakan terjadi, penekanan tombol SSAS tidak dilakukan, menyebabkan pihak perusahaan menganggap bahwa kapal MT. B Ocean hilang kontak. Tombol SSAS memiliki beberapa kegunaan, termasuk melaporkan ancaman atau situasi darurat kepada pusat kontrol keamanan pelabuhan (*Port Facilities Security Officer*), mengaktifkan sinyal darurat untuk memfasilitasi tanggapan cepat, serta memberikan informasi lokasi kapal secara akurat kepada pihak berwenang. Aktivasi SSAS juga memfasilitasi tanggapan cepat dan koordinasi dengan pihak keamanan setempat untuk mengatasi situasi darurat dengan efektif. Berikut adalah gambar tombol *Ship Security Alert System (SSAS)* pada kapal MT. B Ocean.



Gambar 14. Tombol *Ship Security Alert System* (SSAS) kapal MT. B Ocean

Apabila terjadi *pirates attack* di atas kapal, langkah-langkah penting harus diambil untuk melindungi keselamatan awak kapal dan meminta bantuan dari pihak berwenang. Salah satu tindakan yang dapat dilakukan adalah melarikan diri ke *Citadel*, suatu tempat persembunyian yang dirancang untuk melindungi awak kapal dari serangan pembajakan. Saat pembajakan terjadi di atas kapal MT. B Ocean, Mualim III segera menyalakan alarm pembajakan dan memerintahkan seluruh awak kapal untuk melarikan diri ke *Citadel*, yang biasanya terletak di ruang steering gear. *Citadel* dilengkapi dengan semua perlengkapan dan bahan darurat yang diperlukan, seperti telepon satelit, makanan dan minuman, serta pintu anti-pembajakan yang kokoh.



Gambar 15. ruangan citadel/*steering gear room*

Setelah semua awak kapal berada di dalam *Citadel*, *Ship Security Officer* (SSO) menghubungi *Company Security Officer* (CSO) untuk meminta bantuan dan melaporkan lokasi kapal saat pembajakan terjadi. Selanjutnya, CSO akan menghubungi *Port Facilities Security Officer* (PFSO) untuk mengirimkan bantuan dari pihak berwenang, seperti angkatan laut, ke lokasi pembajakan.

Langkah selanjutnya adalah berkomunikasi dengan *Port Facilities Security Officer* (PFSO) untuk meminta bantuan dan petunjuk lebih lanjut. *Ship Security Officer* (SSO) MT. B Ocean akan melaporkan kejadian secara rinci dan menjalin komunikasi terus-menerus dengan pihak pelabuhan Cote d'Ivoire. Untuk melakukan komunikasi dalam situasi darurat, kapal dilengkapi dengan berbagai alat komunikasi, seperti VHF DSC (*Digital Selective Calling*) dan telepon satelit. VHF DSC memungkinkan kapal untuk melakukan panggilan darurat dan mengirimkan tanda bahaya yang spesifik sesuai dengan ancaman bahaya.



Gambar 16. Berkomunikasi melalui VHF DSC

Sementara itu, telepon satelit berperan penting dalam menjaga komunikasi selama menghadapi situasi darurat dan memfasilitasi koordinasi penyelamatan dengan pihak yang

berwenang. Kapal MT. B Ocean memiliki dua telepon satelit yang terletak di anjungan dan ruang steering gear room untuk memastikan akses komunikasi yang cepat dan efektif dalam situasi darurat seperti *pirates attack*.



Gambar 17. Telepon Satelit di anjungan



Gambar 18. Telepon Satelit di *Steering gear room*

## SIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini adalah terjadinya *Pirates Attack* di atas kapal MT. B Ocean yang disebabkan oleh *Ship Security Plan (SSP)* dalam menghadapi ancaman pembajakan tidak berjalan dengan maksimal, ditambah lagi dengan alat navigasi radar yang *trouble*, sehingga membuat kapal MT. B Ocean dibajak yang kedua kalinya di Perairan Afrika Barat. Dampak dari terjadinya *Pirates Attack* di atas kapal MT. B Ocean yaitu kerugian materiil dan immateriil. Kerugian materiil yaitu kerusakan peralatan navigasi di atas kapal dan kerusakan fisik kapal. Adapun kerugian immateriil berupa pengalaman traumatis dan stres psikologis bagi *crew* kapal yang mengalami. Upaya yang dilakukan apabila telah terjadi pembajakan yaitu pentingnya persiapan sebelum memasuki *high risk area* sesuai dengan prosedur dalam ISPS Code agar pembajak tidak sampai naik ke atas kapal (pembajakan tidak terjadi). Tingkat kewaspadaan yang tinggi harus diterapkan. Apabila pembajak telah naik ke atas kapal, seluruh *crew* kapal mengetahui tindakan yang harus dilakukan untuk melindungi nyawa dari seluruh *crew* dan juga melindungi kapal dan muatannya.

## PENGAKUAN

Apabila dibutuhkan, ucapan terima kasih atau *acknowledgement* diberikan terhadap pihak-pihak yang terlibat dalam penyusunan naskah atau dalam penelitian dan/atau pengembangan. Disebutkan siapa yang patut diberikan ucapan terima kasih, baik secara organisasi/institusi, pemberi dukungan dana institusi ataupun individu.

## DAFTAR PUSTAKA

Acharya, A., Harding, R., & Harris, J. A. (2020). Security in the absence of a state: Traditional authority, livestock trading, and maritime piracy in northern Somalia.

- Bryant, W., Townsley, M., & Leclerc, B. (2014). Preventing maritime pirate attacks: A conjunctive analysis of the effectiveness of ship protection measures recommended by the international maritime organisation. *Journal of Transportation Security*, 7(1), 69-82. <https://doi.org/10.1007/s12198-013-0130-2>
- Hermawan, R. (2015). *Analisis Konsep dan Cara Kerja Serangan Komputer Distributed Denial of Service (DDOS)*. 5(1).
- Hu, X., Xia, H., Xuan, S., & Hu, S. (2023). Exploring the Pirate Attack Process Risk along the Maritime Silk Road via Dynamic Bayesian Network Analysis. *Journal of Marine Science and Engineering*, 11(7), 1430. <https://doi.org/10.3390/jmse11071430>
- Muhamad, S. V. (2012). *Illegal Fishing Di Perairan Indonesia: Permasalahan Dan Upaya Penanganannya Secara Bilateral Di Kawasan*. 3(1).
- Satria, Z., & Mochamad Mansur, H. (2020). Analisis Strategi Awak Kapal dalam Menghadapi Bahaya Perompakan Ketika Melewati Daerah Berbahaya. *E-Journal Marine Inside*, 2(2), 31-45. <https://doi.org/10.56943/ejmi.v2i2.21>
- Siregar, J. J. (2013). Analisis Eksploitasi Keamanan Web Denial of Service Attack. *ComTech: Computer, Mathematics and Engineering Applications*, 4(2), 1199. <https://doi.org/10.21512/comtech.v4i2.2597>
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Angelita, E., & Aini, A. Q. 2021. *Penerapan Yuridiksi dalam pembajakan kapal Kota Budi Singapura di Perairan Nigeria 2020*. Fakultas Hukum, Universitas Yos Soedarso Surabaya. Volume 5 Number 1, June 2021.
- Kuada, C. 2019. *Upaya-upaya menangani permasalahan pembajakan di laut*. Lex Et Societatis Vol. VII/No. 6
- Ofosu-Boateng, N., & Jiping, Z. (2020). *A Pestle Analysis of Maritime Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea*. *Advances in Social Sciences Research Journal*, 7(1), 472-482.
- Sugiyono. 2019. *“Metode Penelitian Kuntitatif, Kualitatif, dan R&D”*. Bandung:Alfabeta.
- Yu, Tianzi. 2022. *On the Path of Piracy Legal Regulation from the Degree of Pirate Legal Interest Infringement: The Statitical Research Method as an Approach*, *Wireless Communication and Mobile Computing*.