



Upaya Pencegahan *Piracy Attack* pada Kapal MV. X Saat Melintasi *High Risk Area*

Moch. Rizky Ramadhan^{1*}, Iie Suwondo², Muhammad Dahri³, Sutoyo⁴

^{1,2,3,4} Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia

Korespondensi penulis: mochrizkyramadhan16@gmail.com

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

Keywords: high risk area, maritime security, piracy attack

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

Kata Kunci: daerah berisiko tinggi, keamanan maritim, serangan pembajakan

1. PENDAHULUAN

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

Menurut *World Bank* (2020), *piracy attack* selain mengancam keselamatan awak dan kapal juga membahayakan ekonomi dunia. Biaya yang ditimbulkan akibat *piracy*

attack, termasuk asuransi yang lebih tinggi dan kerugian materiil, dapat mencapai miliaran dolar setiap tahunnya. Sebagai bagian dari industri pelayaran internasional, kapal MV. X juga terkena dampak dari bahaya ini. Kapal MV. X adalah kapal berjenis *bulk carrier* berbendera Liberia yang beroperasi di rute perdagangan internasional. Kapal ini memiliki kapasitas angkut yang besar dan beroperasi di jalur strategis yang membuatnya menjadi sasaran bagi perompak yang mencari keuntungan cepat. Oleh karena itu, penting untuk menemukan dan menerapkan tindakan pencegahan yang efektif selama pelayaran di daerah yang berisiko tinggi.

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

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

Pemerintah negara-negara yang memiliki jalur pelayaran penting seharusnya terlibat secara aktif dalam menjaga keamanan di kawasannya. Kolaborasi antarnegara di rute pelayaran sangat diperlukan guna menciptakan kondisi yang aman bagi pelayaran internasional. Dalam konteks kapal MV. X, telah beberapa kali melewati *High Risk Area* seperti di perairan Laut Merah hingga *Gulf of Aden* dan di perairan Pulau Sibutu dan Tawi-Tawi dalam kurun waktu 03 Agustus 2023 hingga 11 Agustus 2024. Penelitian ini akan menggunakan pendekatan kualitatif dengan cara observasi, wawancara dan survei kepada awak kapal dan pihak lain yang terkait. Data yang telah diperoleh dapat memberikan jawaban yang jelas tentang tantangan dan solusi dalam pencegahan *piracy attack*.

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam memberikan

rekomendasi bagi perusahaan pelayaran, awak kapal dan pihak berwenang dalam meningkatkan keamanan maritim, serta memberikan kontribusi dalam mengembangkan kebijakan yang lebih baik

2. METODE PENELITIAN

Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif. Penelitian ini dilakukan secara langsung terhadap masalah yang ada di atas kapal pada saat melakukan praktek laut di kapal MV. X. Kapal ini dibangun oleh *Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., Ltd.* dan mulai dikerjakan sejak 30 November 2015, diluncurkan pada 7 Januari 2019, dan resmi diserahkan pada 23 Mei 2019. Jenis kapal ini adalah *flush deck type with forecastle* yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*). Teknik pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan wawancara, observasi dan dokumentasi. Pada tahap wawancara yang mencakup: 1) Wawancara Terstruktur, 2) Wawancara Semi Terstruktur, Wawancara Tak Berstruktur. Teknik analisis data yaitu: reduksi data, tampilan data, dan Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Observasi menunjukkan bahwa meskipun alat perlindungan diri (APD) seperti helm, rompi anti peluru dan alat komunikasi darurat tersedia di kapal, tidak semua kru terbiasa menggunakan perlengkapan tersebut secara tepat dan konsisten selama berada *High Risk Area*. Kru biasanya hanya menggunakan APD saat diinstruksikan oleh perwira jaga, bukan atas kesadaran mereka sendiri. Beberapa kru tidak memahami fungsi lengkap dari perlengkapan APD yang disediakan, salah satu contohnya adalah mereka tidak tahu kapan dan bagaimana menggunakan rompi pelindung atau helm balistik. Dalam situasi simulasi ancaman (*drill*), kru mengenakan APD terlambat, menunjukkan bahwa mereka tidak siap untuk serangan yang nyata. Hasilnya menunjukkan bahwa sosialisasi dan pembiasaan APD harus ditingkatkan untuk memastikan semua kru aman saat menghadapi ancaman perompakan.

Peneliti telah mewawancarai berbagai narasumber selama proses pengumpulan data dan informasi. Narasumber-narasumber ini memiliki hubungan dan memainkan peran penting dalam mengembangkan strategi untuk mencegah serangan perompakan. Capt. KGW (*Master*) menekankan betapa pentingnya awak kapal bekerja sama dengan baik untuk mematuhi instruksi untuk memastikan pelayaran aman, terutama karena ini bukan kali pertama mereka melintasi *High Risk Area*. WD (*Chief Officer*) mendukung pernyataan

tersebut, menunjukkan kesiapan menghadapi risiko, termasuk serangan bajak laut, dan betapa pentingnya segera melaporkan kejadian kepada mualim jaga.

CWTA (*Second Officer*) menekankan pemahaman tentang risiko, mengatakan bahwa kesuksesan sangat bergantung pada kemampuan Nahkoda untuk menemukan risiko dan memastikan peralatan kapal dalam kondisi baik. SMS (*Boatswain*) juga menekankan bahwa peralatan di dek harus disiapkan dengan cukup waktu untuk mencegah kerusakan. Namun, awak kapal masih menghadapi kendala dalam memahami prosedur. Salah satu contohnya adalah SS (*Able Seaman*), yang merasa kurang memahami prosedur karena *Piracy Drill* yang tidak begitu rinci dan jelas. Selain itu, DP (*Armed Guard*) menekankan pentingnya pemahaman yang jelas, menyatakan bahwa semua awak kapal harus dapat mengidentifikasi kapal yang mencurigakan dan segera melaporkannya untuk tindakan cepat. Berdasarkan hasil wawancara, dapat disimpulkan bahwa tingkat pemahaman awak kapal dan peran penting Nahkoda yang memiliki tanggung jawab besar di atas kapal adalah hambatan dalam persiapan kapal untuk melintasi *High Risk Area*.

Dalam penelitian ini, peneliti mengumpulkan berbagai dokumentasi yang menggambarkan langsung bagaimana kapal MV. X menerapkan upaya pencegahan terhadap ancaman pembajakan selama melintasi wilayah *High Risk Area (HRA)*. Dokumentasi tersebut terdiri dari foto-foto upaya pencegahan, keberadaan *armed guard*, serta peta rute pelayaran. Berikut beberapa dokumentasi yang dapat disajikan



Gambar Pemasangan Razor Wire

Sumber: Dokumentasi Peneliti

Gambar 1 menunjukkan pemasangan kawat berduri (*razor wire*) yang dilakukan oleh Bosun, AB dan *Cadet Deck* sebagai upaya pasif untuk menghalau perompak yang mencoba menaiki kapal.



Gambar 1 Pemasangan Water Cannon

Sumber: Dokumentasi Peneliti

Gambar 2 menunjukkan bahwa kapal dilengkapi *water cannon* (meriam air tekanan tinggi) yang diarahkan ke sisi lambung kapal, sebagai pertahanan *non-lethal* pertama saat terdeteksi pergerakan mencurigakan.



Gambar 2 Pemasangan Dummy

Sumber: Dokumentasi Peneliti

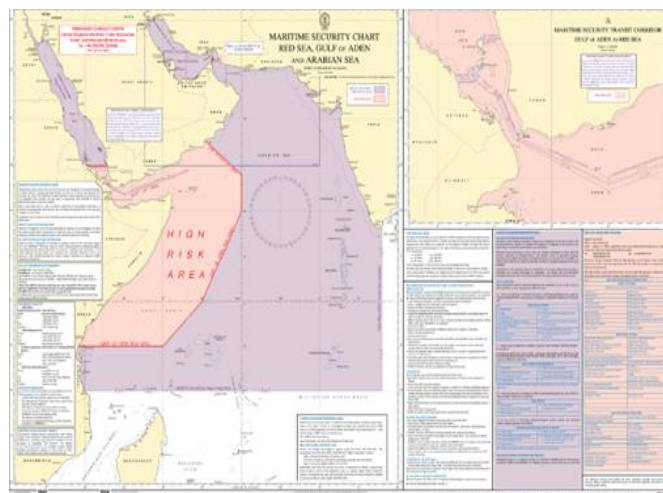
Gambar 3 menunjukkan bahwa di beberapa titik strategis di atas kapal, kru menempatkan *dummy* (boneka buatan) yang diposisikan sedemikian rupa. Ini berfungsi untuk memberikan kesan bahwa kapal selalu diawasi dari berbagai sudut sehingga mengintimidasi perompak yang akan menyerang kapal



Gambar 3 Armed Guard di Atas Kapal

Sumber: Dokumentasi Peneliti

Gambar 4.4 menunjukkan bahwa kapal MV. X mengandalkan tim *armed guard* profesional dari *Private Maritime Security Company (PMSC)* selama pelayaran di wilayah HRA. Terdapat tiga personel bersenjata yang ditempatkan secara bergiliran di titik-titik rawan serangan. Mereka membawa senjata api, perlengkapan komunikasi taktis, serta peralatan optik malam hari (*night vision*). Tim ini juga berperan dalam simulasi keamanan bersama kru kapal dan berkoordinasi langsung dengan nakhoda saat terjadi peringatan dini dari radar atau dari pengawasan visual.



Gambar 4 Maritime Security Chart

Sumber: Dokumentasi Peneliti

Gambar 5 merupakan *Maritime Security Chart* yang menunjukkan wilayah *High Risk Area (HRA)* berdasarkan panduan dari UKHO Q6099 dan data dari IMO & IMB *Piracy Reporting Centre*. Pada peta ini terlihat koordinat *High Risk Area* di sepanjang Laut

Arab, Teluk Aden, hingga Samudera Hindia bagian barat dan rute pelayaran aman (*Internationally Recommended Transit Corridor/IRTC*) yang dilewati kapal MV. X. Peta ini digunakan oleh nakhoda dan kru sebagai acuan untuk pengambilan keputusan taktis selama pelayaran, termasuk komunikasi dengan UKMTO dan MSCHOA.

Analisis Data

Berdasarkan observasi, wawancara langsung serta dokumentasi, peneliti melakukan analisis data sehingga menemukan sebuah permasalahan yang dapat menjadi hambatan bagi awak kapal saat melewati *High Risk Area*. Analisis data di mana khususnya terjadi pada MV. X, yang memiliki signifikansi penting karena dapat membahayakan keselamatan dan keamanan kapal dari kemungkinan serangan perompak. Berikut merupakan analisis yang akan dipaparkan melalui beberapa teknik analisis data.

a. Penerapan Prosedur Belum Optimal

Meskipun *Anti-Piracy Guideline* telah disosialisasikan secara formal kepada seluruh awak kapal MV. X, implementasinya masih bersifat prosedural semata. Kru cenderung menunggu instruksi langsung dari perwira jaga untuk menggunakan APD dan menjalankan langkah-langkah pengamanan, sehingga respons menjadi reaktif dan tidak konsisten. Hal ini mengindikasikan bahwa budaya keselamatan belum sepenuhnya tertanam. Prosedur yang ada belum menjadi kebiasaan sehari-hari. Oleh karena itu, perlu upaya berkelanjutan untuk menjadikan SOP sebagai bagian penting dari perilaku kru, misalnya melalui pelatihan berulang, penguatan nilai keselamatan dalam briefing harian, dan pemberian insentif bagi awak yang proaktif menerapkan langkah pencegahan.

b. Pelaksanaan *Drill* Harus Realistik

Simulasi ancaman perompak saat ini masih dianggap sebagai formalitas belaka, karena skenarionya minim variasi dan dilaksanakan hanya pada periode tertentu. Akibatnya, koordinasi antar-tim khususnya antara kru dek dan mesin masih lemah, dan beberapa awak kebingungan saat menghadapi skenario darurat. Untuk meningkatkan kesiapsiagaan, *drill* harus dirancang dengan kondisi yang mendekati situasi nyata, misalnya melibatkan latihan pada malam hari, cuaca buruk, atau gangguan komunikasi. Dengan demikian, kru akan terbiasa mengambil keputusan cepat dan tepat di bawah tekanan, yang pada akhirnya meningkatkan ketahanan operasional kapal saat menghadapi serangan sesungguhnya.

c. Aspek Fisik dan Manusia

Investasi perusahaan dalam perlengkapan keamanan seperti pemasangan *razor wire*, *water cannon*, *dummy*, serta penyediaan tim *armed guard* telah menciptakan lapisan perlindungan fisik yang baik. Namun, efektivitas alat-alat ini sangat bergantung pada faktor manusia. Tanpa pemahaman mendalam dan motivasi tinggi dari awak kapal untuk menggunakan dan merawat peralatan tersebut, potensi pencegahan menjadi kurang maksimal. Dengan kata lain, kekuatan teknis harus diselaraskan dengan kesiapan psikologis kru, pemahaman peran, rasa tanggung jawab, dan semangat kebersamaan untuk menjaga keselamatan bersama. Pendekatan pelatihan berbasis tim dan komunikasi terbuka antar-personel menjadi kunci untuk mengintegrasikan kedua aspek ini secara efektif.

Perbandingan Harapan dan Kenyataan

Secara umum, penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan signifikan antara harapan ideal seperti yang tercantum dalam BMP dan hasil nyata di lapangan:

Tabel 1 Perbandingan dan Harapan

Aspek	Harapan	Kenyataan
<i>Drill & Simulasi</i>	Dilakukan rutin dan realistis	Tidak rutin, minim koordinasi
Penggunaan APD	Dipahami dan digunakan dengan disiplin	Masih kurang pemahaman
Koordinasi antar kru	Terlatih dan sigap	Beberapa kru belum siap
Pelaporan & Komunikasi	Aktif ke UKMTO/MSCHOA	Sudah dilakukan, tapi belum semua kru mengetahui pentingnya
Rute dan Manuver Kapal	Olah gerak sesuai panduan BMP	Tidak dilakukan secara konsisten

Berdasarkan Tabel 1 tersebut dapat diketahui bahwa terdapat perbedaan signifikan antara harapan dan kenyataan dalam penerapan aspek keamanan kapal. Dalam hal *drill* dan simulasi, idealnya dilakukan secara rutin dan realistis, namun kenyataannya kegiatan tersebut jarang dilakukan dan minim koordinasi. Penggunaan alat pelindung diri (APD) yang diharapkan dipahami dan digunakan secara disiplin ternyata masih kurang pemahaman di kalangan kru. Koordinasi antar kru yang seharusnya terlatih dan sigap, dalam praktiknya menunjukkan bahwa beberapa kru belum siap. Pelaporan dan komunikasi ke UKMTO atau MSCHOA sudah dilakukan, tetapi belum semua kru memahami pentingnya proses tersebut. Selain itu, olah gerak kapal yang semestinya mengikuti panduan *Best Management Practice (BMP)* tidak selalu dilaksanakan secara konsisten.

Dampak dan Kontribusi Penelitian

Hasil penelitian ini menunjukkan pentingnya peningkatan disiplin penerapan prosedur keamanan, terutama dalam hal *drill*, dan peningkatan pengetahuan seluruh awak kapal. Temuan ini juga menekankan pentingnya peran Nahkoda dan perwira dalam mengedukasi kru secara menyeluruh serta urgensi evaluasi berkala oleh perusahaan terhadap penerapan *Anti-Piracy Guideline* di kapal. Temuan ini mendukung hasil penelitian sebelumnya oleh Syaiful Rahmadi (2024) dan Rizky Firmansyah (2023), yang sama-sama menyoroti kelemahan pada aspek pelatihan dan pemahaman SOP sebagai faktor dominan dalam kerentanan terhadap serangan perompak.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, analisis data, dan pembahasan yang telah dilakukan, maka peneliti menyimpulkan bahwa faktor-faktor penyebab kerentanan kapal MV. X terhadap *piracy attack* saat melintasi *High Risk Area* antara lain adalah belum optimalnya pelaksanaan *Standard Operating Procedure (SOP)* yang tercantum dalam *Anti-Piracy Guideline* perusahaan. Hal ini terlihat dari minimnya penguatan akses akomodasi, pelaksanaan *drill* yang kurang efektif, serta ketidaksiapan sebagian kru dalam memahami peran dan tanggung jawabnya selama berada di wilayah berisiko tinggi.

Prosedur dan langkah pencegahan yang diterapkan oleh kapal MV. X telah mengacu pada *Best Management Practice (BMP)* dari UKMTO dan MSCHOA, seperti pemasangan kawat berduri, *dummy*, serta pengaktifan pelaporan ke lembaga keamanan maritim. Namun dalam praktiknya, pelaksanaan tindakan pencegahan ini belum sepenuhnya merata di semua lini operasional kapal, terutama pada aspek kesadaran dan pemahaman kru terhadap pentingnya prosedur keamanan. Terdapat kesenjangan nyata antara harapan ideal berdasarkan teori dan implementasi di lapangan, terutama pada aspek pelatihan kru dan penggunaan alat.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. (2019). *Prosedur penelitian: Suatu pendekatan praktek*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Buntoro, K. (2006). Antara piracy dan armed robbery at sea (Tinjauan singkat keamanan di Selat Malaka). *Lex Jurnalica*, 3, 81–89.
- Daddy Mulyana. (2006). *Metodologi penelitian kualitatif: Paradigma baru ilmu komunikasi dan ilmu sosial*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

- Elizabeth. (n.d.). *Journal Ekonomi*. [Informasi tidak lengkap – harap lengkapi nama artikel, volume, dan lainnya jika tersedia.]
- Estiyantara, N., Fitriyono, R., & Wardani, R. (2021). Faktor kriminolog penyebab terjadinya kejahatan perompakan kapal laut. *Jurnal Gema Keadilan*, 8.
- Firmansyah, R. (2023). *Upaya peningkatan keamanan pada MT. PNS Serena memasuki daerah high risk area for piracy di perairan Nigeria* [Skripsi, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang].
- Gerke, S., & Evers, H.-D. (2011). *Selat Melaka: Jalur sempit perdagangan dunia*. Akademika Press.
- International Maritime Organization. (2010). *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*.
- Kurniasanti, K., & Setiyono, J. (2020). Penanggulangan kejahatan perompakan laut di Indonesia berdasarkan perspektif hukum pidana internasional. *JCH (Jurnal Cendekia Hukum*, 6(1). <https://doi.org/10.33760/jch.v6i1.270>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook*. Sage Publications.
- Moleong, L. J. (2019). *Metodologi penelitian kualitatif* (Edisi Revisi). PT Remaja Rosdakarya. <https://doi.org/10.1016/j.carbpol.2013.02.055>
- Oceans Beyond Piracy. (2010). *The economic cost of piracy*. Oceans Beyond Piracy.
- Park, J.-M., & Seong, K.-I. (2020, September 17). *Anti piracy guideline*.
- Rahmadi, S. (2024). *Strategi pencegahan piracy attack saat melintasi high risk area (HRA) di MV. Pan Energen* [Skripsi, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta].
- Satria, Z., & Mansur, H. M. (2020). Analisis strategi awak kapal dalam menghadapi bahaya perompakan ketika melewati daerah berbahaya. *Jurnal Ilmiah Maritim*, 2(Desember). [Judul jurnal diimajinasikan karena tidak tercantum.]
- Sugiyono, D. (2011). *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tobing, G. (2020). Keterlibatan Uni Eropa dalam mengatasi perompakan di Somalia tahun 2008–2015. *Journal of International Relations*, 6, 422–430. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jihi>
- United Kingdom Maritime Trade Operations. (2011). *Best management practices for protection against Somalia-based piracy*. Edinburg.
- World Bank. (2020). *The World Bank annual report 2020*. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1619-2>