



ISSN. 2716-2656 (Print)

**E-Journal Marine Inside**

<https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Vol. 2, Issue. 2, December 2020

[doi.org/10.56943/ejmi.v2i2.21](https://doi.org/10.56943/ejmi.v2i2.21)

---

## **Analisis Strategi Awak Kapal dalam Menghadapi Bahaya Perompakan Ketika Melewati Daerah Berbahaya**

**Zaldy Satria, Harri Mochamad Mansur**  
*Politeknik Pelayaran Banten*

### **ABSTRAK**

*Perompakan terhadap suatu kapal sering menjadi isu di dalam dunia kemaritiman, karena hal tersebut berhubungan juga dengan keselamatan jiwa seorang Anak Buah Kapal. Pencegahan akan terjadinya suatu perompakan kapal harus melibatkan banyak pihak, baik itu yang datang dari pihak kapal, perusahaan, maupun petugas yang akan disewa perusahaan guna melakukan pengawalan terhadap kapal yang melintasi daerah berbahaya tersebut. Yang sering kali menjadi suatu permasalahan adalah kurangnya koordinasi antara pihak-pihak terkait ketika suatu kapal harus melintasi daerah berbahaya (high risk area). Dilatar belakangi oleh permasalahan tersebut, maka peneliti mencoba untuk merumuskan suatu rumusan masalah tentang bagaimana koordinasi pihak kapal dengan pihak perusahaan serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di suatu wilayah sebelum dan selama memasuki daerah berbahaya. Dengan mengetahui rumusan masalah dari penelitian ini, maka diketahui juga tujuan dari penelitian ini yakni untuk mengetahui bagaimana koordinasi pihak kapal dengan pihak perusahaan serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah sebelum dan selama memasuki daerah berbahaya. Pada penelitian ini, peneliti mencoba untuk menggunakan metode yang bersifat kualitatif yang mana dapat digunakan untuk menyimpulkan suatu pemecahan masalah yang salah satunya adalah penggunaan rencana perjalanan berupa company planning yang mana hal itu merupakan susunan rencana perjalanan yang dimiliki suatu perusahaan guna mengantisipasi terjadinya perompakan. Dengan mengacu pada company planning yang di dalamnya terdapat perintah-perintah yang dapat disiapkan oleh kapal ketika memasuki high risk area, maka kapal akan berlayar dengan selamat melewati perairan yang berbahaya tersebut.*

**Kata Kunci:** *Company Planning, High Risk Area, Perompakan*

## **PENDAHULUAN**

*Piracy* atau pembajakan kapal merupakan kejahatan internasional yang memberikan yuridiksi kepada negara manapun untuk mengambil langkah tegas terhadapnya. Untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan pengamanan, pengetahuan serta wawasan dari semua pihak yang terkait guna tercapainya suatu pengertian untuk melakukan pencegahan dalam mengantisipasi faktor-faktor yang mungkin muncul dan dapat menghambat kelancaran dari pengoperasian kapal. Salah satu contohnya adalah pembajakan atau perompakan.

Mungkin masih belum lepas dari ingatan kita akan kisah perompakan yang menimpa MV. Sinar Kudus dari perusahaan PT. Samudera Indonesia yang dibajak oleh bajak laut Somalia di Laut Arab pada awal tahun 2011 silam. Kapal tersebut dibajak selama kurang lebih dua bulan, kemudian dibebaskan setelah perusahaan pemilik kapal dan Negara menebus kapal tersebut dengan uang tebusan senilai US\$ 3.000.000 (Tiga juta Dollar Amerika). Setelah dilakukan penyelidikan tentang penyebab-penyebab terjadinya pembajakan, dapat diketahui bahwa kerjasama yang telah dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dengan pelayaran dan pengamanan wilayah tersebut masih kurang serta kurangnya alat-alat atau sarana-sarana pencegahan perompakan di atas kapal sehingga menyebabkan persiapan atau strategi dalam menghadapi perompakan di wilayah daerah berbahaya oleh kapal tersebut masih kurang

Berangkat dari latar belakang tersebut, peneliti mencoba untuk membuat penelitian dengan rumusan permasalahan koordinasi pihak kapal dengan pihak perusahaan serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah *high risk area*. Tujuan dari diadakannya penelitian tersebut adalah untuk mengetahui tingkat koordinasi yang terjadi di perairan *high risk area* yang mana di dalamnya melibatkan koordinasi antara pihak perusahaan serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah tersebut. Dengan penelitian tersebut, diharapkan mendatangkan manfaat penelitian berupa sumbangan pemikiran kepada segala instansi yang terkait tentang pelayaran diantaranya pihak perusahaan, pihak kapal serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di daerah berbahaya tersebut mengenai langkah-langkah persiapan dan koordinasi yang tepat pada saat kapal sebelum dan selama memasuki *High Risk Area*.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Lokasi penelitian tentang Strategi Dalam Menghadapi Bahaya Perompakan Ketika Melewati Daerah Berbahaya ini berada di atas kapal MV. Noah Satu yang dimulai dari tanggal 28 Februari 2019 sampai dengan tanggal 27 Agustus 2019. MV Noah Satu adalah kapal *Multi Purpose Vessel (MPV)* dengan area pelayaran di wilayah Asia yang meliputi perairan Indonesia, Malaysia, Filipina, Vietnam, Hong Kong, Bangladesh, India, dan Australia.

## **Metode Pendekatan**

Dalam mengolah data penelitian ini, tim peneliti memilih pendekatan kualitatif (*qualitative approach*). Dengan demikian penelitian ini akan menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati yang bisa menjadi suatu bentuk kesimpulan suatu permasalahan yang terjadi pada suatu rumusan masalah penelitian.

## **Teknik Pengumpulan Data**

Adapun teknik pengumpulan data yang dipergunakan penyusunan penelitian ini, yaitu:

### a. Observasi

Salah satu teknik pengumpulan data yang efektif adalah secara langsung yaitu dengan metode observasi. Untuk itu, dalam hal ini tim peneliti menggunakan teknik pengumpulan data dengan mengamati langsung dalam memperoleh data-data, informasi, objek penelitian serta strategi-strategi yang diterapkan dan dipersiapkan di MV Noah Satu.

### b. Studi pustaka

Yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara membaca atau mempelajari referensi berupa buku-buku, karangan ilmiah, atau sumber-sumber lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah penelitian serta mengutip sebagian bahan referensi yang dapat dijadikan bahan pertimbangan yang erat hubungannya dengan masalah pokok yang dibahas dalam penelitian.

Adapun buku-buku yang digunakan untuk memperkuat materi ini adalah:

1. Maritime Safety, Security and Piracy
2. Piracy-The East Africa/Somalia Situation Practical Measures to avoid, deter or delay piracy attacks
3. BMP 4 Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy
4. ISPS Code
5. ISM Code
6. SCTW Convention 2010 Manila Amendments

## **Subjek Penelitian**

Tim peneliti menggunakan metode studi kasus yaitu mempelajari peristiwa yang terjadi, dimana objek penelitian dari penelitian ini yaitu bagaimana prosedur yang tepat dalam mengantisipasi perompakan terutama ketika kapal melewati di perairan yang rawan terjadi perompakan atau *High Risk Area (HRA)*. Tim peneliti meneliti seluruh elemen yang ada di dalam wilayah penelitian dimana subjek penelitian yaitu narasumber atau informan dalam hal subjek penelitian yaitu awak

kapal di MV Noah Satu, yang dijadikan sampel teoritis. Adapun teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah secara *purposive* dimana dari satu orang narasumber berkembang ke beberapa narasumber untuk memperoleh informasi yang lebih akurat.

### **Teknik Analisis Data**

Dalam penyusunan penelitian ini, teknik analisis yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif dengan menganalisa akar permasalahan dari data- data yang didapat selama penelitian diceritakan dan digambarkan sesuai kondisi waktu itu. Data-data dalam hal ini berkaitan dengan masalah yaitu peningkatan strategi dalam menghadapi bahayaperompakan ketika kapal melewati daerah berbaya atau *High Risk Area (HRA)* demi meningkatkan keselamatan awak kapal dan kapal itu sendiri.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Deskripsi Data**

Berdasarkan hasil pengamatan langsung keadaan di MV Noah Satu, tim peneliti berhasil mengumpulkandata-data dari permasalahan yang ditemukan, antara lain:

#### **1. Belum terlaksananya persiapan dan koordinasi yang baik antara pihak kapal dengan pihak perusahaan (ship owner) serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah tersebut sebelum dan selama memasuki daerah berbahaya (High Risk Area)**

Pada tanggal 02 Maret 2019, pada saat kapal anchor di pelabuhan Port Klang, Malaysia kapal mendapatkan berita bahwa kapal akan mengubah rencana pembongkaran muatan dari semula menuju Cebu, Filipina diubah menjadi ke Chittagong, Bangladesh dan kemudian muatan dari Chittagong dibawa ke Mumbai, India.

Kemudian Nakhoda MV Noah Satu mendapatkan berita dari perusahaan bahwa selama dalam wilayah High Risk Area, kapal diwajibkan dikawal oleh pengawal bersenjata dikarenakan dalam perjanjian asuransi yang dilakukan perusahaan dengan pihak asuransi kapal diwajibkan dikawal oleh pengawal bersenjata (armed guard). Jika tidak, pihak asuransi tidak dapat mengganti rugi kerusakan atau kecelakaan lain yang disebabkan oleh perompak jika terjadi sesuatu dengan kapal. Oleh karena kebijakan dan pertimbangan sepihak oleh pihak perusahaan tersebut, nakhoda MV Noah Satu mengubah rencana perjalanan yang semula dari Chittagong langsung menuju Mumbai, diubah menjadi transit di Colombo, Sri Lanka untuk melakukan bunker dan penjemputan pengawal bersenjata tersebut.

Oleh karena sebelumnya kapal belum pernah memasuki daerah *High Risk Area* dan perusahaan PT Anugerah Samudra Indomakmur masih tergolong perusahaan yang baru berdiri, penyelenggaraan drill serta familiarisasi tentang

prosedur pengiriman *Vessel Reporting Form* di atas kapal yang kurang maksimal maka nakhoda memutuskan untuk menyelenggarakan *Safety Meeting* dan familiarisasi ulang tentang persiapan-persiapan yang harus dilakukan ketika memasuki wilayah *High Risk Area* dengan pihak pengawal bersenjata. Dengan persiapan yang sangat terbatas dan waktu pelatihan yang sempit serta terkendalanya bahasa para awak kapal terhadap bahasa Inggris maka hasil sosialisasi dan pemahaman yang didapatkan dalam pertemuan tersebut masih kurang maksimal.

## **2. Kurang memadainya alat-alat atau sarana-sarana pencegahan perompakan yang ada diatas kapal**

Pada tanggal 2 April 2019 di Laut Arab, setelah dilakukan penjemputan pengawal bersenjata dan diselenggarakannya *Safety Meeting* serta familiarisasi terhadap kru kapal, Nakhoda melakukan pengecekan terhadap alat-alat atau sarana yang dapat dipakai untuk mengantisipasi perompakan pada saat berada di dalam *High Risk Area* di atas kapal. Adapun alat-alat yang tersedia diatas kapal hanya tersedia *Razor Wire* (Kawat Berduri) sebagai pelindung sisi-sisi kapal dengan panjang total hanya 400 m kawat, nakhoda juga belum menentukan tingkat keamanan sesuai standard yang ditentukan dalam *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS). Sedangkan sesuai rekomendasi dari pihak *Armed Guard*, setidaknya kapal membutuhkan 800 m *Razor Wire* untuk dipasang disepanjang sisi kapal. Dengan jumlah *Razor Wire* yang kurang memadai dan waktu pemasangan kawat yang sudah memasuki wilayah *High Risk Area* maka pelaksanaan antisipasi kapal dalam memasuki daerah berbahaya tersebut kurang maksimal. Sedangkan menurut studi pustaka yang telah dilakukan, kapal dianjurkan memiliki beberapa penghalang (*physical barrier*) untuk mencegah naiknya perompak diatas kapal diantaranya, razor wire, cat anti panjat, penghalang yang dialiri listrik, memasang peringatan tentang adanya aliran listrik, penyemprot air dan busa otomatis.

Kapal-kapal juga dianjurkan memasang boneka manusia (*dummy*) untuk mengelabui perompak sehingga para perompak dapat berasumsi bahwa terdapat penjaga keamanan diatas kapal sehingga mereka tidak akan melakukan perompakan, mempersiapkan *Safe Muster Point* sebagai tempat berkumpul yang aman bagi Awak kapal pada saat terjadi pembajakan untuk jangka waktu yang tidak lama. Selain itu, kapal-kapal juga diwajibkan memiliki *Citadel* sebagai tempat perlindungan untuk kru kapal pada saat terjadi perompakan diatas kapal untuk jangka waktu yang lebih lama (Andry & Yuliani, 2014). Oleh karena konstruksi dan bangunan MV Noah Satu tidak memiliki *Citadel*, maka nakhoda dengan rekomendasi dari pengawal bersenjata dan pertimbangan yang lain memutuskan *Cook's store* sebagai tempat perlindungan sementara (*Safe Muster Point*) MV Noah Satu.

## **Analisis Data**

Dengan didasarkan deskripsi data yang ada, perlu dilakukan suatu analisa data sebagai berikut :

### **1. Belum terlaksananya persiapan dan koordinasi yang baik antara pihak kapal dengan pihak perusahaan (*ship owner*) serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah tersebut sebelum dan selama memasuki daerah berbahaya (*High Risk Area*)**

Kurang baiknya koordinasi antara pihak perusahaan dengan pihak kapal serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah tersebut sebelum dan selama memasuki daerah berbahaya (*High Risk Area*) mengakibatkan kurangnya pemahaman para awak kapal bagaimana strategi atau persiapan yang tepat dalam mengantisipasi ancaman perompakan sebelum dan ketika berada dalam wilayah perairan.

## **High Risk Area**

Atas dasar deskripsi kejadian pertama diatas pihak perusahaan belum melaksanakan prosedur-prosedur yang tepat sebelum memasuki dan selama berada di wilayah secara maksimal dengan melakukan rencana perjalanan yang baik sebelum memasuki wilayah tersebut, meliputi:

- a. Belum berjalannya *Company planning* yaitu perencanaan perjalanan oleh perusahaan pelayaran untuk meningkatkan keamanan di kapal yang meliputi:
  - 1) Belum dilakukannya familiarisasi oleh perusahaan terhadap pihak kapal terutama nakhoda dan perwira lainnya mengenai prosedur-prosedur yang tepat seperti pengiriman *Vessel Reporting Form* kepada *The United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO)* yang semestinya disampaikan sebelum bekerja diatas kapal.
  - 2) Pihak perusahaan belum mendaftarkan diri di situs Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) sehingga akses hubungan dari pihak kapal atau perusahaan dengan pihak yang terkait dengan keamanan di wilayah tersebut (dalam hal ini MSCHOA) terkait situasi-situasi dan informasi-informasi tentang perompakan di wilayah tersebut sangat kurang.
  - 3) Pihak perusahaan belum meninjau kembali (review) Ship Security Assessment (SSA) dan meninjau juga implementasi dari Ship Security Plan (SSP) dengan baik, sebagaimana ditetapkan oleh International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code untuk melawan ancaman perompakan dengan menambahkan The United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) sebagai otoritas penerima panggilan darurat melalui Ship Security Alert System (SSAS recipient).

- 4) *Company Security Officer (CSO)* terkesan terburu-buru mempersiapkan *contingency plan* serta mendiskusikan dengan nakhoda dan *Ship Security Officer (SSO)* sebelum melintasi *High Risk Area*, sehingga *contingency plan* ini belum berjalan dengan baik.
- 5) Keterlambatan serta keterbatasan berita-berita tentang adanya ancaman-ancaman spesifik di wilayah *High Risk Area*.
- 6) Belum mengadakan sesi latihan dan familiarisasi keamanan dengan awak kapal sebelum memasuki *high risk area* sesuai dengan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping (SCTW) Convention* yang mengharuskan setiap pelaut untuk menerima pelatihan mengenai instruksi atau pelatihan terhadap kewaspadaan keamanan yang bisa dilakukan di darat ataupun dilaut seperti sebagai berikut:
  - a) Pelaporan terhadap insiden keselamatan, termasuk perompakan atau ancaman dan penyerangan perompakan bersenjata.
  - b) Mengetahui prosedur untuk diikuti ketika menghadapi ancaman tersebut.
  - c) Mengambil bagian sesuai tugas yang diberikan dalam *contingency plan*.
- 7) Kurangnya penerapan *Self Protection Measures (SPMs)* sesuai dengan pedoman yang terdapat dalam *Best Management Practice (BMP)* sebelum memasuki *High Risk area*
- 8) Keputusan penambahan jumlah petugas jaga yang cenderung sepihak oleh pihak perusahaan tanpa adanya konfirmasi atau komunikasi yang baik dengan pihak kapal yang dapat merugikan awak kapal.
- 9) Belum terlaksananya *Master's Planning* dengan baik antara lain:
  - a) Arahan tentang persiapan-persiapan kepada awak kapal sesuai dengan *Ship Security Plan (SSP)* dan latihan (*drill*) termasuk familiarisasi dengan bunyi alarm khusus jika ada serangan perompak belum terlaksana dengan baik, justru familiarisasi dilakukan setelah kapal memasuki wilayah *High Risk Area*.
  - b) Belum dipersiapkannya rencana komunikasi darurat (*emergency communication plan*) dengan baik.
- 10) Belum terlaksananya *Voyage Planning* yang baik seperti:
  - a) Karena adanya penambahan jumlah petugas jaga bersenjata di atas kapal, maka kapal tidak diperbolehkan memasuki wilayah pantai Negara India oleh karena kebijakan pemerintah setempat yang tidak mengizinkan

masuknya persenjataan di wilayah mereka tanpa seizin dari pemerintah Negara India. Oleh karena itu, rencana perjalanan yang semula menyisir pantai India diubah sedikit menjauhi pantai dengan jarak sekitar 20 *nautical miles*.

- b) *Voyage planning* yang harus diubah-ubah karena informasi dari perusahaan tentang perubahan *voyage* yang mendadak.

## **2. Kurang memadainya alat-alat atau sarana- sarana pencegahan perompakan yang ada diatas kapal**

Atas dasar deskripsi kejadian kedua diatas, sarana- sarana atau alat-alat pencegahan untuk mencegah naiknya dan menanggulangi tindakan perompakan diatas kapal sangat kurang, bahkan tidak tersedia sebelum memasuki dan selama berada di wilayah secara maksimal diantaranya adalah:

- a. Tidak tersedianya boneka manusia (*dummy*) untuk mengelabui para perompak seolah-olah terdapat petugas jaga tambahan diatas kapal.
- b. Belum terpasangnya *Closed Circuit Television (CCTV)* pada anjungan bagian belakang dan pada *Safe Muster Point/Citadel*.
- c. Belum menyiapkan karung pasir di anjungan sebagai alat perlindungan di upper deck
- d. Belum meningkatkan perlindungan pada anjungan dengan memasang security glass film pada kaca-kaca anjungan, pemasangan plat baja atau aluminium di jendela samping dan belakang anjungan.
- e. Belum memadainya penghalang (*physical barrier*) yang ada diatas kapal untuk mempersulit naiknya para perompak ke atas kapal seperti:
  - 1) Jumlah *razor wire* (kawat berduri spiral) yang sangat kurang. Disarankan agar menumpuk kawat berduri agar menyulitkan para perompak untuk naik keatas kapal.
  - 2) Tidak membubuhkan cat anti panjat pada lambung-lambung kapal karena freeboard kapal sangat rendah hanya sekitar 2 meter.
  - 3) Tidak memasang penghalang yang dialiri listrik.
  - 4) Tidak memasang peringatan tentang adanya aliran listrik.
  - 5) Belum memasang penyemprot air dan busa otomatis yang dapat dengan mudah dioperasikan oleh awak kapal untuk menyulitkan para perompak mendekati kapal.
  - 6) Belum mempersiapkan Safe MusterPoint sebelum memasuki

wilayah High Risk Area.

- 7) Tidak adanya *Citadel* yaitu suatu tempat yang khusus dibangun di atas kapal.

### **ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH**

Berdasarkan deskripsi data yang telah dianalisis diatas, selanjutnya peneliti menyusun alternatif pemecahan masalah sebagai berikut:

#### **1. Belum terlaksananya persiapan dan koordinasi yang baik antara pihak kapal dengan pihak perusahaan (*ship owner*) serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah tersebut sebelum dan selama memasuki daerah berbahaya (*High Risk Area*).**

Untuk menanggulangi terjadinya kesalahan koordinasi antara pihak perusahaan dan pihak kapal MV Noah Satu serta pihak otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah tersebut sebelum dan selama memasuki daerah berbahaya dapat dilakukan dengan cara:

##### **a. Menjalankan *Company planning* yang baik yaitu:**

- 1) Melakukan familiarisasi oleh pihak perusahaan terhadap pihak kapal terutama nakhoda dan perwira lainnya mengenai prosedur-prosedur yang tepat seperti pengiriman Vessel Reporting Form kepada The United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) yang dapat disampaikan sebelum perwira bekerja diatas kapal.
- 2) Mendaftarkan diri di situs Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) sehingga akses hubungan dari pihak kapal atau perusahaan dengan pihak yang terkait dengan keamanan di wilayah tersebut (dalam hal ini MSCHOA) terkait situasi-situasi dan informasi-informasi tentang perompakan di wilayah tersebut dapat diakses dengan mudah.
- 3) Meninjau kembali (review) Ship Security Assessment (SSA) dan meninjau juga implementasi dari *Ship Security Plan (SSP)* dengan baik, sebagaimana ditetapkan oleh *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* untuk melawan ancaman perompakan dengan menambahkan *The United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO)* sebagai otoritas penerima panggilan darurat melalui *Ship Security Alert System (SSAS recipient)*.
- 4) Persiapan *contingency plan* oleh *Company Security Officer (CSO)* dengan baik dengan pertimbangan dan rencana yang matang serta mendiskusikan dengan nakhoda dan *Ship Security Officer (SSO)* sebelum melintasi *High Risk Area*, sehingga *contingency plan* ini dapat berjalan dengan baik.
- 5) Memberikan informasi-informasi yang tepat dan cepat kepada nakhoda

tentang perkembangan situasi di daerah berbahaya termasuk ancaman-ancaman spesifik yang terjadi di *High Risk Area* agar persiapan yang dilakukan dapat berjalan dengan maksimal dan meningkatkan kewaspadaan awak kapal.

- 6) Mengadakan sesi latihan dan familiarisasi keamanan dengan awak kapal sebelum memasuki *High Risk Area*
- 7) Mengetahui peralatan yang ada di atas kapal dan melengkapi peralatan sesuai dengan *Self Protection Measures (SPMs)* yang terdapat dalam *BMP* sebelum memasuki *High Risk area*.
- 8) Keputusan terkait kebijakan penambahan jumlah petugas jaga (*armed guard*) harus dipertimbangkan dengan melakukan konfirmasi atau komunikasi yang baik kepada pihak kapal sehingga pihak kapal tidak merasa dirugikan karena keputusan sepihak oleh perusahaan yang dapat merugikan awak kapal.

**b. Melaksanakan *Master's Planning* yaitu perencanaan perjalanan oleh nakhoda untuk meningkatkan keamanan di kapal dengan baik** antara lain:

- 1) Melakukan arahan tentang persiapan-persiapan kepada awak kapal dan latihan (*drill*) termasuk familiarisasi dengan bunyi alarm khusus jika ada serangan perompak harus dilakukan dengan baik sebelum memasuki wilayah *High Risk Area (HRA)* agar awak kapal terbiasa dan mengetahui langkah-langkah yang harus dilakukan untuk menghadapi serangan perompak dan mengantisipasi serangan perompak.
- 2) Mempersiapkan rencana komunikasi darurat (*emergency communication plan*) dengan matang (Saputra et al., 2013).

**c. Melaksanakan *Voyage planning* dengan baik**, yaitu dengan melakukan:

- 1) Karena adanya penambahan jumlah petugas jaga bersenjata di atas kapal, maka kapal tidak diperbolehkan memasuki wilayah pantai Negara India oleh karena kebijakan pemerintah setempat yang tidak mengizinkan masuknya persenjataan di wilayah mereka tanpa seizin dari pemerintah Negara India. Oleh karena itu, rencana perjalanan yang semula menyisir pantai India diubah sedikit menjauhi pantai dengan jarak sekitar 20 *nautical miles*.
- 2) Dalam menyampaikan informasi-informasi mengenai perompakan di wilayah *High Risk Area* harus dipertimbangkan waktu penyampaiannya agar dapat memudahkan perwira navigasi dalam melakukan perencanaan perjalanan.

**2. Kurang memadainya alat-alat atau sarana-sarana pencegahan perompakan yang ada di atas kapal**

Untuk mengatasi permasalahan kurang memadainya sarana-sarana atau alat-alat pencegahan untuk mencegah naiknya perompak dan menanggulangi tindakan perompakan diatas kapal, bahkan tidak tersedia sesuai dengan langkah-langkah perlindungan diri sendiri/*Self Protection Measures (SPM)* yang tepat sebelum memasuki dan selama berada di wilayah secara maksimal diantaranya adalah:

- a. Menyediakan peralatan yang memadai, misalnya :
  - 1) Menyediakan boneka manusia (*dummy*) untuk mengelabui para perompak seolah-olah terdapat petugas jaga tambahan diatas kapal.
  - 2) Memasang peralatan Closed Circuit Television (CCTV) pada anjungan bagian belakang dan pada Safe Muster Point / Citadel.
  - 3) Menyiapkan karung pasir di anjungan sebagai alat perlindungan di upper deck.
  - 4) Memasang security glass film pada kaca-kaca anjungan, pemasangan pelat baja atau aluminium di jendela samping dan belakang anjungan untuk meningkatkan perlindungan pada anjungan yang kerap menjadi sasaran oleh para perompak (Setiono & Mudiyanto, 2010).
- b. Belum memadainya penghalang (*physical barrier*) yang ada diatas kapal untuk mempersulit naiknya para perompak ke atas kapal seperti (Nazura, 2014):
  - 1) Menambah jumlah *razor wire* (kawat berduri spiral) agar pemasangan kawat berduri dapat menyulitkan para perompak untuk naik ke atas kapal.
  - 2) Membubuhkan cat anti panjat pada lambung-lambung kapal hal ini sangat penting, mengingat *freeboard* kapal pada waktu itu sangat rendah hanya sekitar 2 meter.
  - 3) Memasang penghalang yang dialiri listrik karena MV Noah satu tidak termasuk dalam jenis kapal yang mengangkut minyak bumi (hydrocarbon).
  - 4) Memasang peringatan tentang adanya aliran listrik dalam bahasa Inggris di bagian dalam, dan dalam bahasa Somalia di bagian luar kapal seperti pada gambar berikut (Danger High Voltage Electric Barrier dalam bahasa Inggris).
  - 5) Memasang penyemprot air dan busa otomatis yang dapat dengan mudah dioperasikan oleh awak kapal untuk menyulitkan para perompak mendekati kapal.
  - 6) Mempersiapkan Safe Muster Point sebelum memasuki wilayah High Risk Area
  - 7) Mempersiapkan tempat yang memungkinkan untuk dijadikan *Citadel* atau tempat berlindung diatas kapal dalam jangka waktu yang lebih lama ketika terjadi pembajakan dan menyiapkan

kelengkapannya seperti Air Conditioner, sarana komunikasi dengan anjungan dan dengan satelit untuk menghubungi stasiun darat, persediaan makanan dan peralatan tambahan lain-lain.

- 8) Menentukan tingkat keamanan sesuai dengan standard yang ditentukan dalam *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)*, yang dimana pada saat kapal sandar di pelabuhan Mumbai, India maka tingkat keamanan di kapal menjadi Level 2 atau Tingkat Keamanan Siaga dikarenakan letak pelabuhan Mumbai yang berada di bagian pantai barat India yang termasuk dalam *High Risk Area* (Santoso et al., 2013).

## **PEMECAHAN MASALAH**

**Belum terlaksananya persiapan dan koordinasi yang baik antara pihak kapal dengan pihak perusahaan (*ship owner*) serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah tersebut sebelum dan selama memasuki daerah berbahaya (*High Risk Area*)**

- A. Perencanaan perjalanan, yaitu persiapan- persiapan yang dilakukan sebelum memasuki *High Risk Area* meliputi:
  - 1) *Company Planning* yaitu perencanaan perjalanan oleh perusahaan pelayaran untuk meningkatkan keamanan di kapal.
  - 2) *Master's Planning* yaitu perencanaan perjalanan oleh nakhoda kapal untuk meningkatkan keamanan di kapal, langkah langkahnya antara lain:
    - a) Mengirim Vessel Position Reporting Form ketika memasuki atau high risk area, yang dapat dilakukan oleh kapal atau oleh perusahaan;
    - b) Mengirim pengiriman Vessel Movement Registration Form kepada *Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA)* yang dapat dikirim melalui email atau fax 4-5 hari sebelum memasuki *Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)*;
    - c) Sebelum memasuki high risk area direkomendasikan untuk memberikan arahan tentang persiapan-persiapan kepada awak kapal dan juga diadakan latihan (drill). Mengkaji atau review Ship Security Plan (SSP);
    - d) Mempersiapkan rencana komunikasi darurat (emergency communication plan) dengan mempersiapkan nomor-nomor kontak, yang harus mudah dijangkau atau terdapat di dekat alat komunikasi misalnya, nomor telpon *Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA)*, *International Maritime Bureau*

- (IMB), *Company Security Officer* (CSO), dll;
- e) Menyiapkan strategi menyalakan Automatic Identification System (AIS). Dalam hal ini Nakhoda memiliki kewenangan untuk mematikan Automatic Identification System (AIS) jika diyakini aktifnya Automatic Identification System (AIS) bisa membahayakan kapal.
- 3) *Voyage Planning* yaitu membuat perencanaan pelayaran sebelum memasuki *high risk area*, seperti:
- a) Melaporkan posisi, arah, kecepatan dan tujuannya kepada *The United Kingdom Maritime Trade Operations* (UKMTO) ketika berlayar di *Voluntary Reporting Area* (Kawasan Melapor Sukarela) dengan mengisi *Vessel Position Reporting Form*
  - b) Meningkatkan frekuensi pelaporan menjadi setiap 6 jam sekali pada saat 6 jam sebelum memasuki atau berlayar di *Internationally Recommended Transit Corridor* (IRTC).

### **Kurang memadainya alat-alat atau sarana-sarana pencegahan perompakan yang ada diatas kapal**

Langkah-langkah perlindungan diri sendiri/*Self Protection Measures* (SPM) dan melakukan persiapan karena kewaspadaan adalah bentuk pertahanan yang terbaik dalam mengantisipasi serangan perompak. Pedoman-pedoman ini utamanya difokuskan padapersiapan-persiapan yang harus dilakukan disesuaikan kemampuan awak kapal, dengan menggunakan peralatan-peralatan atau sarana-sarana, diantaranya adalah (Rianto, 2013):

- a. Meningkatkan penjagaan dan kewaspadaan dengan tambahan petugas jaga dengan menggunakan boneka manusia di lokasi- lokasi strategis sehingga seolah-olah terdapat banyak petugas jaga, menyiapkan alat teropong (*binocular*) yang cukup danjuga bisa menggunakan *night vision optic*
- b. Memasang *Closed Circuit Television* (CCTV) pada anjungan bagian belakang dan dipasang pada tempat yang tersembunyi. Selain itu dianjurkan juga memasang *ClosedCircuit Television* (CCTV) pada *Safe MusterPoint/Citadel*.
- c. Berlatih manuver. Latihan dapat dilakukan jika memungkinkan, yaitu berlatih bagaimana caranya agar dapat menyulitkan para perompak ketika mereka menyerang dengan menghasilkan ombak dari manuver kapal yang menyulitkan perompak untuk mendekat.
- d. Membunyikan alarm untuk memberitahukan kepada para awak kapal bahwa terjadiserangan perompak. Membunyikan alarm ini bukan hanya penting untuk memberitahukanawak kapal, tapi juga menunjukkan bahwa kapal yang bersangkutan menyadari adanya serangan dan bereaksi terhadap serangan tersebut. Bunyi alarm ini harus khusus atau berbeda

dengan bunyi alarm yang lain dan harus dipastikan awak kapal mengenal dengan baik bunyi alarm ini. Latihan membunyikan alarm dapat dilakukan sebelum memasuki High Risk Area.

- e. 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 Collision Regulations (COLREGS).
- f. Menyembunyikan atau menyimpan peralatan-peralatan yang mungkin bisa digunakan oleh para perompak untuk naik ke atas kapal misalnya tangga, tali dan lain-lain.
- g. Menyimpan alat perlindungan di *upper deck*. Biasanya serangan senjata diarahkan ke anjungan, bagian akomodasi awak kapal dan *poop deck*. *Kevlar (Kevlar blanket)*. Senyawa-senyawa gas mudah meledak harus disingkirkan dulu dari *upper deck* sebelum memasuki *high risk area*.
- h. Memasang penghalang (*physical barrier*) untuk mempersulit naiknya para perompak ke atas kapal; bentuknya bisa berupa:
  1. *Razor wire* (kawat berduri). Disarankan agar menumpuk kawat berduri agar menyulitkan para perompak untuk naik ke atas kapal.
  2. Memasang peringatan tentang adanya aliran listrik dalam bahasa Inggris dibagian dalam, dan dalam bahasa Somalia di bagian luar kapal, meskipun kenyataannya tidak ada aliran listrik di sana
  3. Memasang penyemprot air dan busa otomatis yang dapat menutupi jalan masuk para perompak.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian dan analisis data serta pemecahan masalah, maka dapat disimpulkan belum terlaksananya persiapan dan koordinasi yang baik antara pihak kapal dengan pihak perusahaan (*ship owner*) serta otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah tersebut sebelum dan selama memasuki daerah berbahaya (*High Risk Area*) dikarenakan kurangnya komunikasi yang baik antara pihak perusahaan dengan pihak kapal serta pihak otoritas yang bertanggung jawab atas pengamanan di wilayah *high risk area* tersebut.

## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya seluruh pihak yang terlibat dalam berjalannya penelitian tentang Analisis strategi dalam menghadapi bahaya perompakan, terutama terima kasih kepada Perusahaan bersama para awak kapal yang turut berperan selama peneliti mengambil data penelitian di atas kapal.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Andry, M. A., & Yuliani, F. (2014). Implementasi Kebijakan Keselamatan Pelayaran. *Jurnal Administrasi Pembangunan*, 2(3), 227–360.
- Nazura. (2014). *Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut KM. Jelatik Ekspres oleh PT. Rezeki Arung Samudra Berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pelabuhan Sei Duku di Pekanbaru*. Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.
- Rianto, A. B. A. (2013). *Analisis Keselamatan Kerja Pengawakan Pada Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN Palabuhanratu)*. Universitas Terbuka.
- Santoso, W., Kusuma, A. R., & Utomo, H. S. (2013). Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Pada Distrik Navigasi Tarakan Kalimantan Timur. *Jurnal Administrative Reform*, 1(3), 557–568.
- Saputra, L., Adwani, & Mahfud. (2013). Tanggung jawab nahkoda kapal cepat angkutan penyeberangan terhadap kelaiklautan kapal dalam keselamatan dan keamanan pelayaran. *Jurnal Ilmu Hukum*, 2(2).
- Setiono, B. A., & Mudiyanto. (2010). Pengaruh Safety Equipment Terhadap Keselamatan Berlayar. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 1(1), 69–78.