

MANAJEMEN PENCEGAHAN ANCAMAN PEMBAJAKAN DI LAUT

Harry Ganda Wijaya, Anugrah Nur Prasetyo, Akhmad Ndori

*Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Email korespondensi: gandawijayaharry@gmail.com*

ABSTRAK

Kapal memegang peranan penting sebagai alat transportasi paling murah dan memiliki daya angkut yang paling besar dalam lalu lintas perdagangan dunia. Namun, kapal menghadapi ancaman pembajakan di laut yang dapat mengganggu rantai distribusi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui permasalahan ancaman pembajakan di laut dan upaya pencegahannya. Pendekatan yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perhatian manajemen perusahaan terhadap potensi ancaman pembajakan di laut terhadap armada yang melintasi daerah dan berada di daerah yang berpotensi terjadi ancaman pembajakan masih kurang. Upaya dalam menghadapi potensi ancaman pembajakan di atas kapal niaga dapat diatasi dengan pendekatan manajemen yang baik.

Kata kunci: pencegahan, ancaman pembajakan di laut, fish bone analysis, manajemen

PENDAHULUAN

Pelayaran memegang peranan penting dalam distribusi barang-barang komoditas yang mendorong pergerakan perekonomian nasional dan internasional. Dalam dunia pelayaran terdapat berbagai jenis kapal dan mengangkut berbagai macam barang baik cair, padat maupun peti kemas. Setiap barang maupun kapal itu sendiri merupakan asset yang berharga sehingga ada kemungkinan ancaman terhadapnya, salah satunya adalah ancaman pembajakan.

Menurut UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea) article 101, ancaman pembajakan atau Piracy adalah "Any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed".

Beberapa peristiwa pembajakan faktual terjadi pada kapal-kapal yang berlayar di perairan Internasional maupun lintas negara antara lain peristiwa pembajakan MV Marsk Alabama tahun 2009, MV Sinat Kudus tahun 2011, *Tug Boat* Brahma 12 dan tongkang Anand tahun 2016 serta *Tug Boat* Hendry dan tongkang Cristi tahun 2016. Berkaitan dengan hal tersebut diatas, maka perlu dikaji upaya

pencegahan ancaman pembajakan di laut karena wilayah-wilayah terjadinya pembajakan merupakan rute yang sering dilewati penulis.

Pembajakan di laut lepas dapat dikategorikan ke dalam kejahatan lintas batas Negara. Pelaku pembajakan dapat melibatkan orang-orang dengan kewarganegaraan berbeda yang terorganisir, rapi dan dikendalikan dari negara mana saja, karena itu serangan terhadap kapal dapat terjadi dimana saja. Pembajakan memiliki efek negatif yang sangat dirasakan oleh masyarakat internasional secara keseluruhan, karena menghambat pengiriman atau distribusi barang-barang komoditas dunia serta bantuan asing pada negara-negara yang sedang mengalami konflik atau bencana dan memberikan kontribusi terhadap ketidakstabilan di negara berkembang.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui permasalahan ancaman pembajakan di laut dan upaya pencegahannya. Hasil penelitian diharapkan dapat bermanfaat bagi dunia akademik untuk memperkaya ilmu pengetahuan khususnya tentang pengaturan kinerja yang tepat agar upaya pencegahan ancaman pembajakan di laut dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran optimal. Diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada Lembaga Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang sebagai bahan kelengkapan perpustakaan sehingga berguna bagi *civitas academica*, siswa pendidikan lainnya dan masyarakat luas. Bagi dunia praktis, diharapkan sebagai bahan rujukan dalam upaya pencegahan ancaman pembajakan di laut dan sebagai sumbang saran bagi perusahaan pelayaran untuk menyiapkan bilamana terjadi suatu ancaman pembajakan di laut dalam rute yang dilalui kapal-kapal niaga milik perusahaan-perusahaan pelayaran.

Rumusan permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana upaya yang sistematis melalui pendekatan manajerial maupun teknis yang diterapkan di atas kapal-kapal niaga dalam menghadapi potensi ancaman pembajakan di laut serta bagaimana tingkat kesadaran manajemen perusahaan pelayaran dan negara pantai terhadap potensi ancaman pembajakan di laut dengan aturan-aturan yang berlaku secara nasional dan internasional terkait upaya pencegahannya.

KAJIAN PUSTAKA

Kajian pustaka merupakan review atas literatur dari penelitian terdahulu/sebelumnya sebagai state of the art yang menunjukkan kebaruan artikel secara ilmiah. Tinjauan Pustaka dapat membahas konsepsi setiap variabel penelitian dan rumusan hipotesis. Konsepsi menguraikan definisi konseptual (hakikat) setiap variabel, analisis kritis peneliti, hingga diperoleh indikator. Indikator ini menjadi penuntun dalam pengukuran variabel setiap variabel penelitian.

Referensi yang digunakan didasarkan pada permasalahan penelitian yang dilakukan, dimana selanjutnya dicantumkan dalam daftar pustaka. Penulisan sumber referensi dalam Kajian Pustaka menggunakan style APA, sehingga daftar pustaka juga sesuai dengan style tersebut. Pengutipan/sitasi harus menyebutkan sumber referensi dengan mencantumkan nama belakang penulis referensi dan tahun publikasi dalam kurung (Nama, 20xx). Sebagai contoh, untuk sitasi dari buku (Oltedal & Lützhöft, 2018), jurnal (Carpenter, Lozano, Sammalisto, & Astner,

2018), artikel konferensi (Bentin et al., 2016), dll.

Pengelolaan/manajemen referensi dan sitasi sebaiknya menggunakan program aplikasi reference manager seperti Mendeley, Endnote, Zotero, Refworks dll.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan dekriptif kualitatif untuk mencari akar permasalahan terjadinya pembajakan di laut. Responden adalah Pasis DP 1 Angkatan XIII. Metode analisis yang digunakan adalah fish bone analysis untuk mengenali akar penyebab masalah atau sebab mendasar dari akibat, masalah atau kondisi tertentu, memilah dan menguraikan pengaruh timbal balik antara berbagai faktor yang mempengaruhi akibat atau proses tertentu, menganalisa masalah yang ada sehingga tindakan yang tepat dapat diambil.

Fungsi fundamental manajemen dalam rangka pencapaian tujuan terdiri dari: Perencanaan (planning), Pengorganisasian (organizing) Memberi dorongan (actuating) atau disebut juga “gerakan aksi” dan Pengawasan (controlling) mencakup kelanjutan tugas untuk melihat apakah kegiatan-kegiatan dilaksanakan sesuai rencana. Pelaksanaan kegiatan dievaluasi dan penyimpangan-penyimpangan yang tidak diinginkan diperbaiki supaya tujuan-tujuan dapat tercapai dengan baik (George R. Terry, 2012). Unsur-unsur manajemen (tools of management) terdiri dari Man/sumber daya manusia), Money/dana/anggaran), Method /cara/metode, Materials/sarana prasarana, Machines/peralatan dan Market pasar/tujuan (Malayu Hasibuan, 2001).

**Tabel 1. Location of actual and attempted attacks
January-September 2015-2019.**

Location	2015	2016	2017	2018	2019
South East Asia					
Indonesia	86	33	23	31	20
Malacca Strait	5				
Malaysia	11	5	6	9	10
Philippines	8	5	17	6	4
Singapore Strait	9	1	1	3	1
Thailand	1				
East Asia					
China		5	1	2	3
Vietnam	19	6	1	2	2
Indian Sub Continent					
Bangladesh	11	3	7	11	
India	7	14	2	3	3
Americas					
Brazil				4	2
Columbia	4	3	3	1	3
Dominican Republic					1
Ecuador			2	4	3
Guyana		1	1	2	
Haiti	1	2	1	3	1
Mexico					1
Panama					1
Peru		7	2	3	5
Venezuela	1	3	11	8	6
Africa					
Angola		1	11		
Benin				5	1
Cameroon				2	5
Dem. Rep. of Congo	2	2		1	1
Ghana	2	2	1	8	3
Guinea	3	3	2	2	2
Gulf of Aden*		1	2	1	
Ivory Coast	1	1	1	1	1
Kenya	2	2	1		1
Liberia	1				2
Morocco		1			1
Mozambique	1	1	2	1	2
Nigeria	12	31	20	41	29
Red Sea*			1		
Sinegal			1		
Sierra Leone			4		1
Somalia			4	1	
South Africa		1			
The Congo		1		1	2
Togo					1
Rest of World					
Oman			1		
Papua New Guinea	1				
Yemen		1	1		
Sub total	190	141	121	156	119
Total at year end	246	191	179	201	

All incidents with * above attributed to Somali Pirates.
Sumber: ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ship Report 1 January 2015 – 30 September 2015

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan fakta kondisi yang

ditemukan penulis di lapangan maka dapat diidentifikasi beberapa masalah dalam menghadapi bahaya pembajakan dilaut oleh karenanya maka harus mendapat perhatian, antara lain:

1. Belum adanya *Standart Operational Procedure (anti piracy plan)* yang baku dari perusahaan pelayaran bagi kapal-kapal niaganya;
2. Kurangnya tindak lanjut terhadap informasi terkait daerah-daerah yang rawan terjadi ancaman pembajakan baik dari sisi perusahaan pelayaran maupun Nakhoda;
3. Kurangnya sarana dan prasarana terkait anggaran instalasi peralatan anti pembajakan/*antipiracy*;
4. Belum masuknya program *docking* dalam instalasi peralatan anti pembajakan/*antipiracy*;
5. Kurangnya kemampuan dan pemahaman terhadap perangkat aturan hukum serta referensi yang terkait dengan pencegahan dan penanganan ancaman pembajakan;
6. Kurangnya antisipasi Negara pantai terhadap ancaman pembajakan;
7. Terjadinya hambatan diplomatik terkait yuridiksi/wilayah hukum teritorial Negara pantai dan prinsip-prinsip *innocent passage / lintas damai*;
8. Belum adanya upaya yang sistematis dari internal kapal dalam menghadapi ancaman pembajakan;
9. Ancaman pembajakan belum menjadi prioritas dalam manajemen perusahaan.

Dari beberapa permasalahan secara manajerial dan teknis di atas dengan menggunakan metode USG (*Urgency-Seriousnes-Growth*) maka penulis melakukan pendekatan pemecahan masalah dengan teori *Fish Bone Analysis* sehingga ditemukan masalah utama dalam upaya meningkatkan upaya pencegahan ancaman pembajakan di laut, menentukan satu permasalahan yang bersifat *Urgency* yaitu permasalahan yang

apabila tidak ditangani segera diatasi akan berakibat fatal dalam jangka panjang.

1. Mengapa upaya yang sistematis melalui pendekatan manajerial dan teknis yang diterapkan di atas kapal-kapal niaga dalam menghadapi potensi ancaman pembajakan di laut kurang?

2. Apa sebab perhatian manajemen perusahaan terhadap potensi ancaman pembajakan di laut terhadap armada-armadanya yang melintasi daerah dan berada di daerah yang berpotensi terjadi ancaman pembajakan kurang?

Sebagaimana uraian beberapa identifikasi masalah penulis akan membahas masalah utama menggunakan pendekatan Fish Bone Analysis untuk mengetahui faktor-faktor apa yang mempunyai pengaruh sehingga masalah utama dapat diidentifikasi untuk dicari pemecahannya. Dalam hal ini penulis menentukan yang akan dibahas adalah permasalahan yang terjadi di kapal-kapal niaga yang mendapat ancaman pembajakan. Berikut penulis akan menggambarkan bagan *Fish Bone Analysis* untuk menggambarkan uraian faktor-faktor yang berperan penyebab masalah utama terjadi. Kondisi ideal adalah mencakup keadaan yang dicita-citakan atau diharapkan terjadi, kondisi ideal ini bisa didapatkan apabila faktor-faktor penyebab atau pemicu masalah telah teratasi. Sebagaimana penulis utarakan di atas setelah diurai menggunakan analisa sebab-akibat *Fish Bond Analysis* ada lima faktor yaitu *man/manusia*, *money/uang/ anggaran*, *material*, *method/metode* dan *machine/mesin*.

Berikut akan penulis uraikan dari masing-masing faktor adalah sebagai berikut:

1. Faktor man/manusia

Kondisi ideal yang diharapkan adalah tindak lanjut terhadap informasi-informasi valid yang dapat diakses dari lembaga terpercaya seperti IMB (International Maritime Bureau) dapat diterjemahkan dengan baik melalui perencanaan pelatihan, persiapan dan Passage Planning. Sehingga walaupun ancaman itu ada namun upaya pencegahan dan pertahanan dapat disiapkan dengan baik dan anak buah kapal siap

menghadapinya. Disisi lain pertolongan dari pihak luar selain kapal tidak bisa diharapkan sepenuhnya maka pertahanan dan persiapan internal dari kapal itu sendiri harus memadai.

Aplikasi terhadap rencana pelatihan menghadapi dijadwalkan oleh Nakhoda dengan materi-materi yang didiskusikan dengan para perwira kapal dengan memperhatikan informasi-informasi daerah pelayaran, kondisi kapal, jam kerja dan kondisi fisik anak buah kapal itu sendiri sehingga diharapkan apabila ancaman memang terjadi maka upaya pencegahan serta pertahanan pertama dapat dilakukan dengan baik.

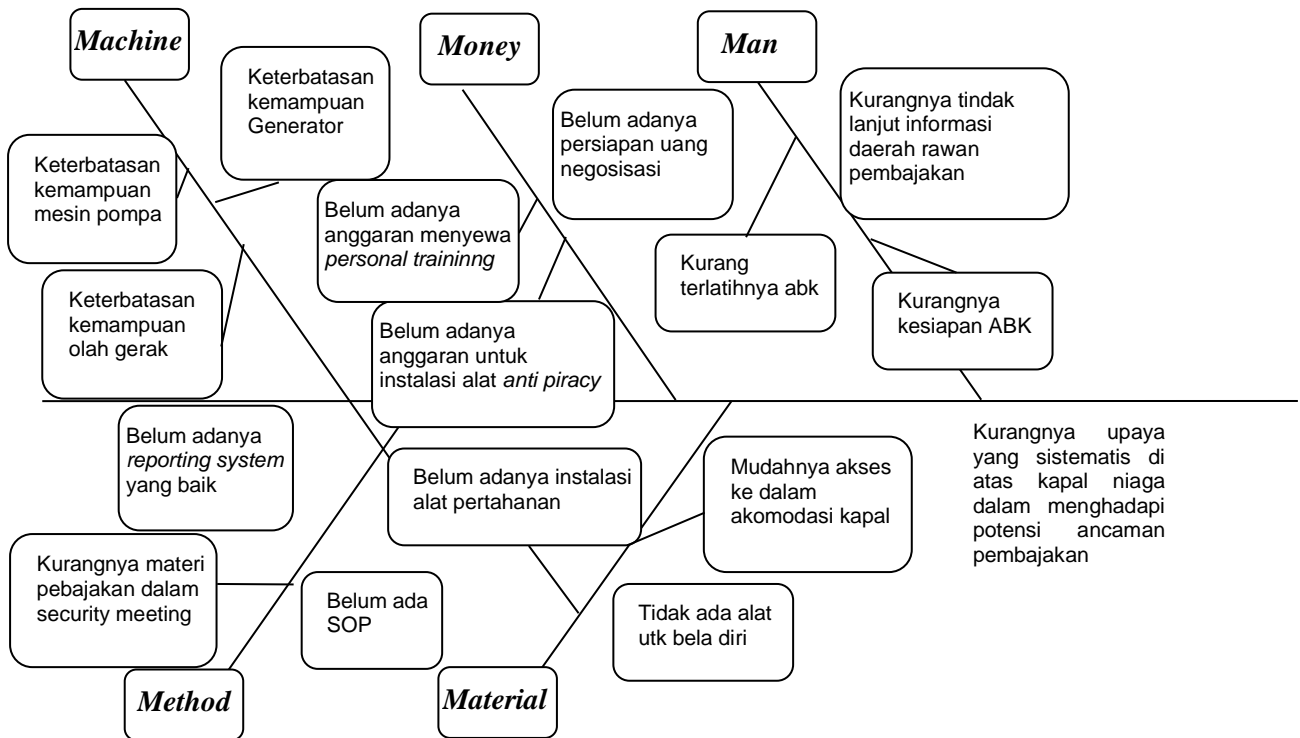
2. Faktor money/uang atau anggaran,

Penyebab ini tidak bisa dipecahkan secara intern kapal sendiri maka peran Nakhoda untuk berkoordinasi dengan manajemen perusahaan menyediakan alokasi instalasi peralatan *anti piracy* dapat ditempuh, sehingga kondisi ideal yang diharapkan adanya alokasi anggaran untuk kebutuhan tersebut. Nakhoda dapat memberikan saran kepada manajemen perusahaan berdasarkan rute yang sering dilewati dan terdapat potensi ancaman pembajakan terhadap kapal untuk direncanakan pemasangan peralatan *anti piracy* pada periode docking kapal pada masa tertentu (menambah item instalasi) pada rencana docking kapal.

Selanjutnya apabila peristiwa pembajakan tidak dapat dielakkan lagi dari manajemen perusahaan merencanakan persiapan anggaran berupa uang tunai yang bisa digunakan sebagai alat negoisasi Nakhoda yang bertujuan menjamin keselamatan seluruh anak buah kapal. Karena keselamatan jiwa manusia terutama awak kapal merupakan hal terpenting yang harus dipertahankan.

3. Faktor material / bahan-bahan atau peralatan

Kondisi yang ideal dari faktor material ini adalah terinstalasinya peralatan menghadapi ancaman pembajakan seperti kaca anti peluru, kawat berduri, *water spray/water gun* disekeliling kapal dan general alarm harus disusun oleh Nakhoda dan dikirimkan ke perusahaan pelayaran. Selanjutnya dari sisi



Gambar 1. Diagram Fish Bone

perorangan adalah terencanaanya pengadaan alat pertahanan diri sendiri seperti tongkat, penyengat listrik *portable* atau alat lain yang memungkinkan dibawa seluruh anak buah kapal.

4. Faktor Method (metode)

Kondisi ideal yang diharapkan adalah Passage Planning harus direncanakan menggunakan data terkait rute yang dipilih selengkap mungkin baik dari penerbitan nautika maupun data ancaman pembajakan yang dapat diperoleh dari laporan IMB (Internasional Maritime Bureau). Perencanaan dari faktor metode ini diharapkan penyebab masalah adalah terciptanya sistem pelaporan yang efektif dan efisien ke pihak perusahaan pelayaran melalui DPA (Designated Person Ashore) sehingga informasi dapat diteruskan dengan cepat ke instansi-instansi terkait dan penegak hukum terdekat kejadian peristiwa

pembajakan.

Kondisi ideal selanjutnya adalah telah disusunnya SOP oleh Nakhoda apabila ancaman pembajakan memang terjadi dan melatihkannya kepada seluruh anak buah kapal serta penumpang dengan persetujuan dari manajemen perusahaan.

5. Machine/permesinan

Kondisi yang diharapkan dari faktor penyebab masalah ini adalah dapat dioptimalkannya potensi mesin induk dalam mendukung olah gerak kapal, hal ini dapat didiskusikan antara Nakhodan dan Chief Enginer untuk mendapatkan kecepatan maksimal yang bisa didapatkan karena terkait dengan upaya menghindari dan bertahan saat ancaman pembajakan terjadi.

Kondisi ideal selanjutnya kondisi yang diharapkan selain itu adalah adanya pompa

khusus atau mengoptimalkan potensi pompa ballast untuk dijadikan sarana pertahanan dengan mengkoneksikan dengan instalasi perpipaan disekeliling kapal.

Analisa pemecahan masalah merupakan suatu tahapan dimana mencari pemecahan dari permasalahan utama yang ada setelah mencari penyebab-penyebabnya. Analisa terhadap penyebab permasalahan yang telah diuraikan menggunakan pendekatan Fish Bond Analisis dimaksudkan untuk mengetahui penyebab masalah sehingga secara langsung dapat teratasi.

Pendekatan penyelesaian masalah yang digunakan oleh penulis adalah menggunakan teori manajemen sebagaimana diungkapkan pada kajian teoritis yaitu planning atau perencanaan, organizing atau pengorganisasian, actuating atau pelaksanaan dan controlling atau pengawasan/pengendalian. Berikut akan penulis jabarkan penggunaan teori manajemen dalam upaya mencari pemecahan terhadap faktor-faktor penyebab permasalahan.

1. *Planning* atau perencanaan

Langkah-langkah yang harus diperhatikan dalam perencanaan adalah sebagai berikut:

a. Updating informasi

Kegiatan dalam perencanaan adalah suatu kegiatan menganalisa data, data yang dimaksud dalam hal ini adalah data yang valid. Data valid digunakan sebagai dasar untuk melakukan analisis sehingga dapat menentukan langkah-langkah selanjutnya untuk membuat suatu keputusan. Data valid terhadap kejadian-kejadian pembajakan dan area terjadinya peristiwa pembajakan dapat diperoleh salah satunya dari IMB (International Maritime Bureau) dari data tersebut dapat diketahui area mana saja yang dapat dikatakan rawan ancaman pembajakan dan jumlah kejadian dalam kurun waktu tertentu.

b. Merencanakan latihan rutin respon ancaman pembajakan

Latihan memegang peranan penting, maka merencanakannya menjadi sangat penting pula karena dengan latihan maka ada rasa percaya diri bagi setiap awak kapal dalam menghadapi ancaman bahaya di atas kapal. Perencanaan latihan dalam hal ini tidak hanya latihan pertahanan, pembagian tugas dan muster station melainkan juga latihan olah gerak. Olah gerak merupakan upaya pertama yang dapat ditempuh apabila ada objek asing yang patut diduga akan membahayakan kapal berupa kapal kecil atau speed boat mendekat dan tidak dikenal oleh karena itu olah gerak menjadi penting untuk direncanakan dalam latihan.

c. Merencanakan safety and security meeting secara regular

Pada dasarnya meeting bukan hanya selalu tentang diskusi atau brainstorming dalam setiap tim namun juga dapat dijadikan sarana pertemuan yang merupakan salah satu cara interaksi efektif yang dapat dibangun dalam keterbatasan waktu karena pekerjaan rutin serta jam kerja yang berbeda-beda antar awak kapal.

d. Menyewa personal training teknik dasar bela diri

Nakhoda dapat merencanakan dalam security meeting menyewa personal training bisa dari instansi pemerintah seperti coast guard, polisi, militer atau perusahaan security swasta lain yang berpengalaman menggunakan bela diri praktis untuk melatih kemampuan bela diri praktis tersebut kepada seluruh awak kapal.

e. Mengirim permohonan rencana instalasi anti piracy ke perusahaan

Perencanaan instalasi sarana anti piracy seperti kaca anti peluru, kawat berduri, water spray / water gun di sekeliling kapal dan general alarm perlu mendapatkan perhatian Nakhoda untuk didiskusikan dengan pihak perusahaan pelayaran. Rencana pelatihan penggunaan sarana tersebut harus disiapkan pula.

f. Mengirim permohonan rencana pengadaan alat bela diri personal (tongkat

T, tie cable dan penyengat listrik)

Perencanaan pengadaan alat bela diri perorangan dapat ditempuh sepanjang tidak membahayakan terhadap operasional kapal. Dalam hal ini penulis mengambil contoh tongkat T, tie cable dan penyengat listrik yang mudah didapatkan dan aman untuk dipergunakan sebagai alat pertahanan diri. Permohonan kepada perusahaan ditambahkan dengan item-item tersebut di atas selain kebutuhan untuk operasional kapal karena termasuk item kebutuhan keamanan.

g. Meminta DPA mempersiapkan pengawalan dengan negara-negara yang rawan ancaman pembajakan (pengawalan sampai wilayah perbatasan)

Keterbatasan Nakhoda berhubungan dan membuat kontrak atau kesepakatan dengan pihak di luar kapal mengharuskan Nakhoda mengirimkan permohonan pengawalan kepada perusahaan melalui DPA, hal ini harus dimasukkan dalam passage plan sehingga tidak terlewatkan.

h. Menyusun SOP (Standar Operasional Prosedur) berdasarkan kondisi kapal, wilayah yang dilalui dan passage planning.

Dalam tahap perencanaan, rencana pembuatan SOP harus mendapat perhatian pula karena hal ini bertujuan untuk memperoleh hasil pencegahan ancaman pembajakan yang seefektif mungkin dengan biaya seminimal mungkin. SOP ini harus memperhatikan kekuatan permesinan kapal baik mesin induk maupun mesin generator karena terkait kemampuan olah gerak dan pertahanan kapal dari ancaman pembajakan. Selanjutnya SOP harus memuat langkah-langkah apabila ancaman pembajakan benar-benar ada, seperti bagaimana awak kapal melakukan pertahanan awal dengan menggunakan water spray/water gun, olah gerak menghindar atau menabrakkan ke objek pembajak, bela diri perorangan, pelaporan ke otoritas setempat, laporan ke DPA, muster station khusus marabahaya pembajakan, tempat pengamanan tersangka pembajak,

menyerahkan uang atau barang apabila sudah tidak dapat dicegah lagi pembajakan terhadap kapal dengan pertimbangan keselamatan awak kapal dan penumpang serta langkah-langkah lain yang dapat ditempuh.

i. Mengoptimalkan kemampuan mesin induk, pompa dan mesin generator.

Perencanaan pada bagian ini membutuhkan komunikasi yang baik antara Nakhoda sebagai pimpinan di atas kapal secara menyeluruh dengan Kepala Kamar Mesin yang mengetahui secara detil kemampuan kapal secara umum sehingga pada saat dibutuhkan olah gerak dan penggunaan mesin-mesin bantu secara mendadak tidak menimbulkan permasalahan terhadap permesinan yang digunakan.

2. Organizing atau pengorganisasian

a. Menunjuk masing-masing perwira menyiapkan materi pelatihan.

Langkah pengorganisasian sebelum kegiatan pelatihan adalah menyiapkan materi pelatihan. Materi ini dapat didiskusikan dengan seluruh perwira di kapal dengan maksud mendapatkan masukan sebanyak mungkin sehingga memperkecil peluang kesalahan atau kekurangan dalam latihan.

b. Menyiapkan waktu-waktu yang memungkinkan untuk latihan

Pengorganisasian pada tahap ini adalah melaksanakan hasil perencanaan yang telah dibuat pada tahap perencanaan akan tetapi tetap menyesuaikan keadaan. Keadaan-keadaan yang harus diperhatikan adalah tingkat beban kerja, waktu istirahat dan jadwal pelayaran.

c. Membuat muster list dan back up list

Pengorganisasian tim respon yang melibatkan seluruh awak kapal dengan tugas dan tanggungjawabnya sesuai dengan muster list harus dilakukan sesempurna mungkin dengan melibatkan awak kapal sesuai dengan posisinya, namun dalam

kenyataan tidak selalu seluruh awak kapal siap melakukan latihan yang disebabkan berbagai hal seperti sakit, cidera atau penyebab lain.

Nakhoda dapat memberikan back up list yang berisi awak kapal lain untuk menggantikan posisi awak kapal yang tidak siap karena sebab tertentu. Cara ini dapat ditempuh untuk memberikan pengetahuan dan ketrampilan tugas dan tanggung jawab berbeda kepada masing-masing awak kapal bertujuan agar seluruh awak kapal dapat melaksanakan tugas lain dalam respon keadaan marabahaya selain tugas dan tanggung jawab perorangannya.

3. *Actuating* atau pelaksanaan

a. Penunjukan SSO

Dalam tahap pelaksanaan ini salah satu cara pencegahan ancaman pembajakan dilaut adalah menunjuk orang yang bertanggungjawab terhadap keamanan di atas kapal yaitu Ship Security Officer (SSO). SSO merupakan personil di atas kapal yang ditunjuk oleh perusahaan pemilik kapal atau operator kapal yang bertanggungjawab kepada Nakhoda atau master.

b. Sosialisasi menggunakan sarana audio visual

Dalam upaya familiarisasi tugas-tugas sesuai muster list sebelum dilakukan latihan atau pelaksanaan penanggulangan ancaman dapat ditempuh melalui cara memberikan informasi audio visual (film) sehingga tidak hanya menggunakan penyampaian verbal/bahasa untuk mempermudah pemahaman dari awak kapal. Dalam mempertahankan kapal dan diri dari ancaman pembajakan.

c. Menganangkan hari-hari tanpa kecelakaan

Walaupun terlihat sepele pencanangan hari-hari tanpa kecelakaan sangat membantu untuk menanamkan kedisiplinan kepada seluruh awak kapal termasuk nakhoda karena dengan menjaga diri dan operasional kapal tidak mengalami gangguan bahkan

kecelakaan akan menciptakan budaya kerja yang aman, nyaman, rapi dan terkoordinir dengan baik.

d. Nakhoda melakukan tindakan awal terhadap orang-orang yang patut diduga melakukan kejahatan terhadap kapal.

4. *Controlling* atau pengawasan/ pengendalian

a. Pertemuan secara terjadwal atau regular meeting (security dan safety)

Pertemuan atau meeting merupakan sarana yang paling mungkin sebagai akses kontrol terhadap awak kapal secara menyeluruh. Pertemuan dapat dijadikan sebagai sarana menyampaikan permasalahan-permasalahan baik personal maupun terhadap operasional kapal sehingga dapat didiskusikan untuk mencari alternatif-alternatif jalan keluar dari permasalahan yang ada.

b. Komunikasi personal oleh Nakhoda

Kemampuan komunikasi dari Nakhoda dituntut dalam hal ini, tidak semua awak kapal mampu mengutarakan pendapat maupun memberi masukan di muka umum oleh karena itu memerlukan kepekaan seorang pimpinan untuk melakukan pendekatan personal.

c. Patroli crew on duty saat berlabuh jangkar dan kapal berlayar di daerah rawan pembajakan

d. Security quiz

Quiz atau pertanyaan dapat digunakan sebagai pola kontrol terhadap seluruh awak kapal. Pertanyaan dapat mengecek kesiapan awak kapal sesuai dengan tugas dan tanggungjawabnya dalam muster list sehingga secara tidak langsung awak kapal akan berusaha menghafal tugas apa saja yang menjadi tanggungjawabnya.

c. Muster list substitusi

Untuk menghindari kejenuhan dapat dibuatkan muster list substitusi / latihan bagi awak kapal cadangan sehingga apabila ada yang berhalangan yaitu pertukaran peran namun tertulis dalam muster list sehingga awak

kapal lain tetap siap untuk menggantikan.

Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008
tentang Wilayah Nega

KESIMPULAN

Upaya yang sistematis melalui pendekatan manajerial dan teknis yang diterapkan di atas kapal-kapal niaga perlu dilakukan dalam menghadapi potensi ancaman pembajakan di laut. Permasalahan yang ada saat ini adalah belum adanya upaya penguraian permasalahan sumber daya yang dimiliki kapal oleh Nakhoda baik dari sisi man atau manusianya, material, method atau metode dan machine atau permesinan yang ada di kapal. Perhatian manajemen perusahaan terhadap potensi ancaman pembajakan di laut terhadap armada-armadanya yang melintasi daerah dan berada di daerah yang berpotensi terjadi ancaman pembajakan masih kurang karena ancaman pembajakan terhadap armada-armadanya yang berlayar di daerah rawan masih cenderung diabaikan atau belum menjadi perhatian yang utama.

Sebaiknya Nakhoda menggunakan pendekatan manajerial dengan pola Planning, Organizing, Actuating dan Controlling (POAC) untuk meningkatkan upaya pencegahan ancaman pembajakan di laut agar upaya-upaya yang dilakukan dapat berjalan secara optimal. Sebaiknya manajemen perusahaan menempatkan ancaman pembajakan terhadap armada-armadanya sebagai prioritas dengan tetap memperhatikan saran dan masukan para Nakhoda yang menjadi pimpinan armada dilapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- George R.Terry, 2012, Fungsi-fungsi Managerial dalam buku, Prinsip-Prinsip Manajemen, Jakarta: Bumi Aksara, Cet. Kesebelas, Maret.
- Malayu Hasibuan, Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah, 2001, Jakarta: PT Bumi Aksara, Cet. Pertama.
- ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ship Report 1 January 2015 – 30 September 2015.
- United Nation Convention for The Law of the Sea (UNCLOS)

