

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi laut merupakan suatu kebutuhan dan menjadi alternatif terbaik dalam rantai perdagangan dunia. Pelayaran yang aman dan nyaman sangat dibutuhkan, keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor penting yang harus dipenuhi agar kapal dapat beroperasi dengan baik. Pengangkutan barang yang lancar maka arus perdagangan antara suatu daerah ke daerah lain akan dapat lebih terpenuhi pada saat yang dibutuhkan pada saat itu juga secara tepat waktu.

Bagaimanapun lingkungan laut dapat menjadi tidak mendukung jalannya pelayaran dengan adanya hal-hal yang tidak diinginkan misalnya gejala alam seperti badai, kabut dan es maupun gejala yang dibuat oleh manusia itu sendiri seperti pembajakan, perampokan, dan pengeboman. Gejala ini terjadi karena adanya pendapatan penduduk yang tidak merata sehingga mereka melakukan apapun untuk dapat bertahan hidup.

Saat ini sudah cukup sulit untuk mengoperasikan kapal tanpa gangguan yang berarti, tetapi ancaman baru yang tersembunyi harus dikenali dan ditanggulangi. Banyak kejadian yang dilaporkan saat bajak laut dan perampokan bersenjata merampok kapal telah berkembang sementara perusahaan pelayaran berjuang untuk mendatangkan keuntungan. Tidak ada tempat yang dijamin bebas dari ancaman perampokan, dan kapal niaga sering berlayar dengan jumlah anak buah kapal yang minim diatas kapal yang

menjadi target dari teroris. Sehingga banyak dari kapal-kapal yang menerima ancaman, bagaimana untuk mengorganisasi ini? Selama perang dunia pertama telah terjadi perdebatan serius tentang rencana atau pengawasan kapal dibawah iringan pengawalan.

Untuk mencegah hal tersebut diatas maka setiap perusahaan pelayaran harus melaksanakan setiap aturan yang dibuat oleh *International Maritime Organization* (IMO). Aturan itu harus diterapkan pada seluruh kapal yang di operasikan. Di dalam aturan-aturan yang dibuat itu berisi peraturan yang harus dilakukan dan dihindari yang semua itu demi kelancaran operasional kapal itu sendiri.

Untuk menunjang kelancaran operasional kapal harus didukung oleh pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan *Standard Training of Certycation Watch Keeping for seafarer* (STCW) atau konvensi tentang standar pelatihan sertifikasi dan tugas jaga bagi para pelaut, peraturan VIII/2.

Berdasarkan Diklat Khusus Perkapalan Pertamina(2003: ii), pemberlakuan ISPS Code di kapal dan pelabuhan dilatarbelakangi oleh berbagai peristiwa-peristiwa yang menyangkut keamanan kapal diantaranya sebagai berikut :

1. Pembajakan MV. M.T. Petro Ranger tahun 1998
2. Pembajakan M.V. Alondra Rainbow tahun 1999
3. Penyearangan kapal USS. Cole di Aden, Yaman tahun 2000
4. Pembajakan MT. Han Wei dan VLCC MT. Limburg tahun 2002
5. Pembajakan MT Tri Samudra di Selat Malaka 2005

6. Pembajakan MT Kraton di perairan Sungai Musi tahun 2007

Namun diantara itu semua, ada peristiwa yang sangat menggemparkan dunia yaitu tragedi hancurnya gedung pusat perdagangan (*World Trade Centre*) dan Pentagon di Amerika Serikat pada 11 September 2001. Jadi dengan adanya peristiwa-peristiwa tersebut diatas menimbulkan sikap antipati dari seluruh bangsa di dunia dan pernyataan perang terhadap tindakan terorisme yang mendorong semua Negara untuk meningkatkan sistem keamanan di semua sektor, termasuk sektor maritim. Hasil terbaik adalah dengan jalan mendemostrasikan apa yang diinstruksikan sesuai *ISPS Code* (Peraturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Keamanan Fasilitas Pelabuhan). Hal ini sangat berharga bagi para pelaut yang menjalankan kapal.

Organisasi kelautan internasional telah mengambil perananan besar untuk mengkoordinasikan respon internasional untuk teroris, menurut *ISPS Code* (2004: 01) dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim sebagaimana resolusi konferensi dua (ditetapkan pada tanggal 12 Desember 2002) penetapan kode internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, konferensi, telah ditetapkan amandemen Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di laut (SOLAS 1974), sebagaimana telah diamandemen sebelumnya (selanjutnya disebut “Konvensi”), mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim.

Menimbang bahwa bab XI-2 baru Konvensi membuat suatu acuan Aturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*ISPS Code*) dan mensyaratkan agar kapal, perusahaan, dan fasilitas pelabuhan

memenuhi persyaratan yang terkait dengan bagian A dari Aturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*ISPS Code*), sebagaimana telah dijabarkan pada bagian A dari *ISPS Code* ini.

Kesadaran dari masing-masing pihak dalam melaksanakan semua aturan yang tercantum dalam *ISPS Code* sangat diperlukan. Hal ini tergantung dari masing-masing individu. Pada umumnya pada saat pertama kali pelaksanaannya pasti akan mengalami banyak kendala, yang membutuhkan pengawasan dari pihak yang bertanggung jawab didalamnya.

Penerapan *ISPS Code* di MT. Serang Jaya/P.3011 sebenarnya sudah berjalan dengan baik tetapi masih terdapat banyak kendala. Hal ini dapat dibuktikan dengan masih banyaknya orang asing yang naik ke atas kapal tanpa izin pada saat sandar di pelabuhan. Kurangnya perhatian khusus yang diberikan terhadap tamu yang ingin naik ke atas kapal serta tanpa diadakan pemeriksaan secara khusus, yang dimungkinkan dapat membahayakan keamanan dan keselamatan awak kapal. Ini merupakan akibat dari kurangnya pengetahuan dan pemahaman semua awak kapal tentang tugas dan kewajiban yang harus dilakukan sesuai dengan *ISPS Code*.

Keberhasilan dalam pelaksanaan seluruh aturan diatas kapal diperlukan pengetahuan dan pemahaman kemampuan Anak Buah Kapal (ABK) yang di bawah pengawasan dari seorang perwira kapal. Begitu juga penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* diperlukan pengetahuan dan pemahaman dari awak kapal yang berkompeten dalam hal tersebut.

Kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang tugas dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh ABK harus sesuai dengan *ISPS Code* di atas kapal, karena sangat berpengaruh bagi keamanan dan keselamatan awak kapal, maka diharapkan pengetahuan dan pemahaman awak kapal tentang *ISPS Code* akan meningkat sehingga keberhasilan penerapan *ISPS Code* menunjang keamanan dan keselamatan awak kapal di MT. Serang Jaya/P.3011 akan terwujud. Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis memilih judul skripsi :

PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE* DI MT. SERANG JAYA/P.3011 DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN AWAK KAPAL.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas dan untuk menyusun permasalahan maka terlebih dahulu kita tentukan pokok masalah yang terjadi di lapangan untuk selanjutnya kita rumuskan menjadi perumusan masalah guna memudahkan dalam pembahasan bab-bab berikutnya. Adapun permasalahannya adalah:

1. Bagaimana penerapan *ISPS Code* dalam menunjang keamanan ?
2. Kendala-kendala apa sajakah yang dihadapi dan bagaimana solusi penerapan *ISPS Code* ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini didapatkan dari pengambilan masalah yang telah diuraikan sebelumnya dengan maksud supaya bisa lebih dipahami dan

dimengerti. Dari tujuan penelitian ini nantinya akan dijadikan patokan untuk membahas permasalahan tersebut.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui :

1. Untuk mengetahui penerapan ISPS Code dalam menunjang keamanan di MT. Serang Jaya/P.3011.
2. Untuk mengetahui kendala-kendala apa sajakah yang dihadapi pada penerapan ISPS Code dan solusi dalam keselamatan awak kapal.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat secara teoretis.
 - a. Memberikan gambaran tentang pentingnya pelaksanaan ISPS Code dalam rangka pengamanan awak kapal, kapal, serta muatan yang sesuai dengan standar internasional.
 - b. Timbulnya kesadaran mengenai pentingnya kedisiplinan dalam pelaksanaan ISPS Code di atas kapal.
2. Manfaat secara praktis.
 - a. Mengetahui rancangan keamanan yang akan dilaksanakan pada saat terjadi ancaman di atas kapal.
 - b. Sebagai masukan bagi para taruna semester VIII sehingga dapat belajar bagaimana pelaksanaan ISPS Code di atas kapal.
 - c. Menambah wawasan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan ISPS Code.

E. Sistematika Penulisan Skripsi

Dalam skripsi ini sistematika penulisanya adalah sebagai berikut :

1. Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini mencakup halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto dan persembahan, kata pengantar, daftar isi, dan abstraksi.

2. Bagian Utama

Bagian utama skripsi ini penulis sajikan terdiri dari lima bab yang diuraikan tiap-tiap bab dan masing-masing bab mempunyai kaitan satu sama lain mengenai materi didalamnya. Sehingga penulis berharap supaya pembaca dapat dengan mudah dalam mengikuti seluruh uraian dalam bahasan atas skripsi ini. Maka penulis menyusun dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I: PENDAHULUAN

Mengemukakan tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah, fokus masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, definisi-definisi istilah serta sistematika penulisan skripsi yang dilanjutkan;

BAB II: LANDASAN TEORITIS

Dalam bab ini berisi kajian pustaka, landasan teori, kerangka pemikiran dan hipotesis yang dilanjutkan;

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini berisi tentang waktu dan tempat penelitian, subjek penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, dan metode analisa data yang di lanjutkan;

BAB IV: ANALISA PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Dalam bab ini mengemukakan tentang pembahasan terhadap rumusan masalah yang timbul. Data-data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta dan sebagainya termasuk pengolahan data, digambarkan dalam deskripsi data. Bab ini juga berisi analisis data dengan mencari hubungan antara hal yang satu dengan yang lainnya.

BAB V: PENUTUP

Dalam bab ini mengemukakan simpulan hasil penelitian dan saran-saran berdasarkan simpulan.

3. Bagian akhir

Bagian akhir skripsi ini mencakup daftar pustaka dan lampiran skripsi untuk menempatkan data atau keterangan lain yang telah disajikan dalam bagian utama skripsi ini.

