

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar belakang

Indonesia merupakan Negara kepulauan yang mana dua pertiga wilayahnya terdiri dari lautan, memiliki pantai nomor dua terpanjang di dunia. Secara geografis sangat strategis untuk dunia pelayaran, karena diapit oleh dua benua dan dua samudra yang dilalui sebagian besar pelayaran dunia. Dengan demikian sarana transportasi laut sangat diperlukan guna menunjang kelancaran distribusi barang maupun penumpang, baik untuk domestik maupun internasional. Kapal sebagai sarana transportasi utama antar pulau maupun antar Negara yang cukup ekonomis dan efisien, dalam operasionalnya kapal juga harus menjadi alat transportasi yang handal dan aman, baik terhadap barang, jiwa manusia maupun lingkungan hidup.

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu Negara. Dalam perkembangannya, transportasi laut juga merupakan salah satu sarana penghubung dalam membina hubungan kerjasama antar Negara dalam tukar-menukar teknologi dan perekonomian. Transportasi laut dan pelabuhan juga dapat sebagai identitas diri suatu Negara yang dikatakan maju di dalam perekonomiannya apabila memiliki sistem transportasi laut dan pelabuhannya yang sangat baik dan berpotensi besar.

Disamping diperlukannya armada kapal yang baik dan laik laut sebagai alat transportasi, juga diperlukan awak kapal yang terampil, cakap, terlatih dan kompeten

dalam bidangnya, guna bersaing dibidang transportasi laut ditingkat regional maupun internasional seperti saat sekarang ini. Praktis setiap perusahaan pelayaran harus mengelola armadanya secara baik dan efisien. Salah satunya ialah dibutuhkannya awak kapal yang terampil, cakap dan profesional dalam bidangnya serta memenuhi standart pelatihan dan sertifikat internasional guna mencapai tujuan tersebut.

Sebagai Negara anggota IMO, Pemerintah Negara Republik Indonesia telah meratifikasi SOLAS 74 Chapter XI-2 *Special Measures To Enhance Maritime Security* pada bulan Desember 2002 yang mana didalamnya terdapat draft ISPS Code dan mulai tanggal 1 Juli 2004 semua pelabuhan di Indonesia yang melayani pelayaran internasional serta kapal-kapal Indonesia yang beroperasi diperairan internasional (*Ocean Going*) wajib menerapkan *ISPS Code* bagi armada kapal-kapal niaganya (sesuai konvensi SOLAS 74 Chapter XI-2).

Sebagai *flash back* pada peristiwa pembajakan kapal KM. Sinar Kudus di Somalia pada tanggal 06 Maret 2011 lalu yang merupakan kapal milik salah satu *shipping company* yaitu PT. Samudra Indonesia sebagai kapal kargo internasional telahkah kapal KM. Sinar Kudus mentaati prosedur atau *comply* terhadap aturan yang ditetapkan di dalam *ISPS Code*..? untuk itu agar kapal kita tidak senasib seperti KM. Sinar Kudus maka kita sebagai awak kapal harus mengetahui dan memahami serta menjalankan prosedur dari aturan yang ditetapkan dalam *ISPS Code*. Dengan menjalankan prosedur dari aturan yang ditetapkan dalam *ISPS Code* yang optimal diharapkan sistem keamanan kapal dapat berjalan dengan baik, aman dan kondusif, dan hindar dari insiden keamanan. Untuk itu diperlukan kerja sama yang baik antara

awak kapal, perwira keamanan kapal (SSO), perwira keamanan perusahaan (CSO) dan perwira keamanan pelabuhan (PFSO).

Dimana pemilik kapal menunjuk seorang perwira agar dapat menjaga kapalnya selalu memenuhi standar keamanan internasional dan diawasi oleh awak kapal yang terampil, cakap, kompeten dan profesional dalam bidangnya, sehingga diharapkan terciptalah Armada Angkutan Laut Indonesia yang harmonis. Guna memberikan pedoman / panduan Implementasi *ISPS Code* kepada awak kapal maupun manajemen darat, maka perusahaan harus menyusun suatu manual prosedur keselamatan yang sesuai dengan spesifikasi armadanya berupa *Ship Security Plan* (SSP) kapal. Secara garis besar SSP berisi tentang verifikasi, kebijakan perusahaan, struktur organisasi, tugas dan tanggung jawab, prosedur-prosedur, operasional kapal serta checklist baik dalam keadaan normal maupaun darurat. Setiap awak kapal yang bergabung di kapal harus diberikan familirisasi sistem tersebut baik sebelum dan sesudah naik diatas kapal agar memahami ruang lingkup kerja dan tanggung jawabnya dan secara periodik harus melaksanakan latihan keamanan dan menanggulangi keadaan darurat yang sesuai dengan siji berbahaya di kapal (*Muster List*).

Mengingat sering terjadinya pelanggaran dan ketidak pedulian terhadap masalah keamanan diatas kapal dikarena tidak ditangani dengan prosedur yang benar dan pentingnya penerapan SSP serta pengawakan yang terampil dalam pengoperasian kapal.

Beberapa tragedi lain yang sebelumnya pernah terjadi juga dialami oleh kapal pesiar Achille Lauro pada tahun 1985 dan USS Cole pada tahun 2000 dan hal serupa dialami juga oleh MT. Limburg pada tahun 2002.

Hal semacam itu akan terjadi di kapal manapun. Yang nantinya, karena alat transportasi laut dan pelabuhan sebagai faktor terpenting di dalam kemajuan suatu Negara akan menjadi sasaran utama para teroris untuk mengacaukan stabilitas Negara tersebut.

Karena transportasi maritim akan tetap memegang peranan utama dalam menunjang perekonomian dunia, maka perlu peningkatan dan pengaturan keamanan kapal dan pengamanan pangkalan pendukungnya yakni fasilitas pelabuhan. Sehingga mendorong terciptanya "*International Ship and Port Facility Security Code*" yang diawali oleh *Intersessional Working Group on Maritime Security of the MSC* (September 2002), *Maritime Safety Committee* (MSC) 76 (2-6 Desember 2002) dan disusul oleh *Diplomatic Conference of Contracting Government on Maritime Security* (9-13 Desember 2002). *Diplomatic Conference* menyetujui amandemen terhadap SOLAS 74 yakni *Chapter V* tentang *Safety of Navigation* dan *Chapter XI* tentang *Maritime Security* maka terciptalah *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*.

*ISPS Code* merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, kru dan kapal. Kelalaian awak kapal dalam bertugas dapat menyebabkan keamanan kapal terancam. Oleh karena itu, dituntut pengetahuan dan kedisiplinan dari awak kapal yang terlatih dan terjamin dalam menjaga keamanan di kapal, sesuai dengan sistem pengamanan *ISPS Code*.

Karena hal - hal tersebut diatas, maka diambil judul “**OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE DI MV. MERATUS JAYAPURA**“ yang selama ini dirasakan masih terdapat kekurangan.

## **B. Perumusan Masalah**

Dalam pembahasan skripsi ini, maka dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Sejauh mana optimalisasi penerapan *ISPS Code* di M.V. Meratus Jayapura?
2. Upaya apakah yang harus dilakukan terhadap minimnya kepedulian para ABK terhadap penerapan *ISPS Code*?

## **C. Tujuan penelitian**

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk :

- a. Timbul pengertian dan kesadaran awak kapal mengenai pentingnya kedisiplinan.
- b. Terciptanya suatu sistem keamanan yang kondusif di M.V. Meratus Jayapura.

## **D. Manfaat penelitian**

### a. Manfaat teoritis

1. Memberikan sumbangan pemikiran kepada pembaca akan pentingnya peranan *ISPS Code* di kapal.
2. Sebagai salah satu bahan pertimbangan dan masukan guna meningkatkan kemampuan kru operasional kapal dalam mengetahui pentingnya peranan *ISPS Code* di kapal maupun di pelabuhan.

b. Manfaat Praktis

- a. Agar tercipta suatu sistem keamanan yang kondusif di atas kapal dan terjaminnya rasa aman dalam melakukan pekerjaan atau berdinis jaga.
- b. Agar timbul pengertian dan kesadaran awak kapal mengenai pentingnya kedisiplinan dalam melakukan pekerjaan atau berdinis jaga.

**E. Pembatasan masalah**

Untuk pemecahan masalah skripsi ini, dikarenakan keterbatasan waktu dan kemampuan yang dimiliki, maka permasalahan ini hanya mengenai “penerapan *ISPS Code* di atas kapal MV. Meratus Jayapura”.

**F. Sistematika penulisan**

Untuk mempermudah didalam penulisan skripsi, disini dibuat sistematika penulisan yang diawali dengan halaman judul, halaman pengesahan, kata pengantar dan daftar isi, daftar pustaka serta lampiran-lampiran.

Penulisan selanjutnya dibagi dalam 5 bab, yaitu :

#### BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan latar belakang masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, perumusan masalah, pembatasan masalah dan sistematika penulisan.

#### BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis menguraikan tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran.

#### BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, teknik pengumpulan data dan teknik analisis.

#### BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini terdiri dari deskripsi data, analisis data, alternatif pemecahan masalah dan evaluasi alternatif pemecahan masalah.

#### BAB V PENUTUP

Pada bab ini menguraikan tentang kesimpulan dan saran.