

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Permukaan planet Bumi luasnya mencapai 510 juta km². Di dalamnya terdapat sekitar 71% bentang perairan laut, sedangkan wilayah daratnya hanya sekitar 29% saja. Wilayah darat terbagi menjadi 5 benua, yaitu; Benua Asia, Benua Eropa, Benua Afrika, Benua Australia, dan Benua Amerika. Wilayah lautan terbagi menjadi 5 samudera, yaitu; Samudera Hindia, Samudera Pasifik, Samudera Atlantik, Samudera Artik, dan Samudera Antarktika. Sedemikian luasnya wilayah perairan ini, sehingga menyimpan potensi ekonomi yang sangat besar yang dapat dimanfaatkan.

Jalur-jalur perdagangan dunia untuk memenuhi permintaan pasar global akan ekspor dan impor barang-barang produksi yang semakin meningkat tidak bisa dilakukan hanya dengan menggunakan modal transportasi darat dan udara saja. Tidak kurang dari 80% perdagangan dunia masih melalui laut. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan ruang muat dan daya jelajah yang sangat terbatas dari modal transportasi darat maupun udara. Kemampuan alat transportasi darat yang hanya terbatas dalam ruang lingkup wilayah daratan saja, sedangkan transportasi udara hanya memiliki daya tampung yang minim dan belum tersedianya landasan pacu di daerah-daerah terpencil.

Seiring dengan meningkatnya hubungan perdagangan antar Negara maka semakin meningkat pula frekuensi transportasi laut yang

mengangkut manusia maupun barang-barang. Hal tersebut memicu sebuah permasalahan yang tidak asing lagi di dunia pelayaran niaga yaitu pembajakan. Kasus terakhir yang paling diingat adalah pembajakan MV. Sinar Kudus milik PT. Samudra Indonesia pada tanggal 16 maret 2011 dibajak pada posisi 13.37,78N/59.03,88E. Kapal yang sedang dalam pelayaran dari Sulawesi menuju ke Rotterdam ini dibajak dan ditawan oleh perompak Somalia selama 46 hari dijadikan *mother ship* untuk beroperasi hingga ke utara sampai ke teluk Oman dan akhirnya dapat dibebaskan oleh pasukan TNI.

Kejadian ini mengingatkan kita akan tingginya risiko berlayar melintasi Teluk Aden di perairan Somalia. Tidak hanya itu, wilayah-wilayah lain seperti Samudera Hindia, Selat Malaka, dan Laut China Selatan juga sebagai daerah rawan pembajakan kapal, oleh sebab itu, diperlukan peningkatan kewaspadaan kapal-kapal yang sedang melintasi daerah-daerah tersebut, hal ini dikemukakan langsung dari Panglima Tentara Nasional Indonesia, Laksamana Agus Suhartono di Markas Besar TNI Cilangkap, Jakarta Timur, Senin 2 Mei 2011 dan berikut peta kronologinya.



Gambar : area pembajakan

Pembajakan kapal yang terjadi akan menimbulkan kerugian yang sangat besar dari segi fisik maupun psikologis. Bagi perusahaan pelayaran, hal ini tentu akan menderita kerugian financial yang sangat besar, antara lain adalah permintaan uang tebusan (*ransom*) dari pembajak yang dapat mencapai jutaan dollar, seperti kapal MV. Danica White berbendera Denmark yang dirompak Somalia pada tanggal 1 Juni 2007 dimana perompak membajak menggunakan kapal kecil cepat (*skiffs*) mengejar dari belakang terbajak selama 83 hari dengan cara pembebasan melalui tebusan uang dengan permintaan awal perompak \$ 1.500.000 USD dan setelah diadakan negoisasi kedua belah pihak menjadi \$ 723.000 USD, data tersebut didapat dari *list of vessel hijacked by Somalia pirates* 10 tahun terakhir dari IMO.

Para pelaku pembajakan biasanya memiliki senjata api dan senjata-senjata berbahaya lainnya, dan tidak ada yang tahu kapan para pembajak akan menggunakan senjata-senjata tersebut. Ditambah lagi dari dampak psikologis yang akan diderita awak kapal. Berada di sebuah kapal dibawah tekanan perompak dengan senjata api selama sehari-hari, bahkan mungkin berbulan-bulan, tentu akan menimbulkan trauma yang sangat mendalam bagi awak kapal. Di samping itu, kesehatan awak kapal juga pasti akan terganggu, permakanan yang buruk karena tidak adanya *supply* dari perusahaan, sanitasi yang buruk, bahkan mungkin kekurangan air bersih.

Piracy menurut *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 adalah, setiap tindakan ilegal kekerasan atau penahanan, atau tindakan penyusupan, untuk tujuan pribadi suatu awak kapal ataupun pesawat pribadi di laut lepas terhadap orang atau *property* di atas atau pesawat udara di suatu tempat di luar yuridiksi Negara manapun. *Piracy* merupakan kejahatan Internasional, yang memberikan yuridiksi kepada Negara manapun untuk mengambil tindakan tegas terhadapnya.

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code telah terbukti menjadi alat yang efektif dalam mengidentifikasi risiko pembajakan dengan menyediakan langkah-langkah untuk mencegah dan mempertahankan diri terhadap tindak kriminal kepada kapal ketika berlayar di laut maupun ketika sandar di pelabuhan, sehingga menciptakan suatu mekanisme yang handal bagi perusahaan pelayaran untuk melindungi awak kapal dan apal itu sendiri dari serangan perompak.

Saat ini, *United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO)* telah menyediakan *Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)*, sebuah rute yang direkomendasikan pada saat kapal akan melintasi teluk Aden, salah satu perairan yang paling rawan dan berbahaya di dunia saat ini. IRTC tersebut terbentang dari *Arrabian Sea* hingga memasuki pintu masuk teluk Aden. Kapal-kapal yang sedang melintasi wilayah tersebut dihimbau untuk melaporkan posisinya setiap jangka waktu tertentu kepada UKMTO dan *Maritime Security Centre Horn of Afrika (MSCHOA)*. Dengan diberlakukannya sistem ini, diharapkan setiap kapal yang melintasi teluk

Aden ini dapat dilacak keberadaannya. Selain itu, setiap kapal harus memiliki *self-defense* untuk mengurangi risiko terjadinya pembajakan.

Dalam rangka mencapai tujuan tersebut, diperlukan kerjasama yang baik dari seluruh awak kapal. Suatu sistem pencegahan pembajakan yang terencana perlu dibuat agar apabila dalam keadaan darurat, seluruh awak kapal mengerti apa yang harus dilakukan. Sistem tersebut mungkin dapat berbeda-beda pada setiap kapal, namun tujuannya adalah sama, yaitu mencegah pembajak untuk naik ke kapal. Dengan adanya perbaikan sistem yang terus dilakukan telah terbukti ampuh untuk mengurangi serangan perompak di perairan Somalia. Hal ini dibuktikan dari laporan yang di tulis oleh *International Maritime Bureau (IMB)* yang menunjukkan penurunan jumlah kapal yang dirompak di perairan Somalia dari tahun ke tahun.

Dari berbagai macam jenis kapal, kapal yang memiliki freeboard yang rendah seperti *bulk carrier* lebih memungkinkan untuk dibajak. Namun tidak menutup kemungkinan, kapal dengan *freeboard* yang tinggi bisa lolos dari para pembajak, meskipun kasus pembajakan kapal pada kapal dengan *freeboard* tinggi jarang terjadi.

Motor Vessel (MV). *Mina Oldendorff* merupakan kapal *bulk carrier* yang dimiliki oleh perusahaan *Oldendorff Carrier* dan berbendera Liberia. Kapal *bulk carrier* merupakan kapal dengan *freeboard* yang rendah, sehingga memiliki risiko yang lebih besar saat melintasi perairan rawan perompak. *MV. Mina Oldendorff* launching pada tahun 2013 di Shandong Mingde Heavy Industry Stock Co., Ltd., China dan melayani pelayaran

lintas samudra, sehingga tidak jarang kapal ini melintasi perairan Somalia saat berlayar dari Amerika Latin menuju Asia maupun sebaliknya. Pembajakan saat ini menjadi masalah yang sangat hangat diperbincangkan dan menjadi masalah Internasional di dunia maritim, serta dengan pengalaman penulis yang pernah melewati perairan ini menjadi alasan penulis mengangkat judul “Model Pencegahan Serangan Perompak Saat Melintasi Perairan Somalia di MV. Mina Oldendorff.”

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yaitu banyaknya kasus pembajakan yang terjadi di wilayah perairan Somalia, maka penulis merumuskan beberapa masalah, yang berkaitan dengan persiapan untuk melintasi perairan rawan pembajakan adalah;

1. Model apa yang diterapkan untuk mencegah serangan perompak saat melintasi perairan Somalia di MV. Mina Oldendorff?
2. Model apa yang diharapkan untuk mencegah perompak saat melintasi perairan Somalia?
3. Model pencegahan serangan perompak seperti apakah yang diharapkan saat ini?

C. Pembatasan Masalah

Prosedur pencegahan terjadinya pembajakan mungkin dapat berbeda pada setiap kapal dan perusahaan. Oleh karena itu, dalam menyusun skripsi ini penulis hanya membatasi pembahasan pada upaya-upaya pencegahan pembajakan yang dilakukan di kapal *bulk carrier* dari perusahaan

Oldendorff Carrier, yaitu MV. Mina Oldendorff Pengamatan serta penelitian tentang judul yang diangkat telah dilaksanakan selama penulis menjalani praktek berlayar di kapal tersebut. Pembahasan skripsi mengenai wilayah perairan akan dibatasi pada saat kapal melintasi perairan Somalia.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian tidak dapat dipisahkan dari latar belakang penelitian dan rumusan masalah. Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui model pencegahan serangan perompak saat melintasi perairan Somalia yang telah dilakukan pada saat praktek berlayar di kapal MV. Mina Oldendorff.
2. Mengetahui model pencegahan serangan perompak yang tepat saat melintasi perairan Somalia guna mengurangi risiko perompakan di kapal MV. Mina Oldendorff.
3. Mengetahui model pencegahan perompak yang efektif guna mengurangi risiko perompakan di dunia maritim saat ini.

E. Manfaat Penulisan

Adapun manfaat yang diharapkan penulis kepada seluruh pembaca penelitian ini antara lain;

1. Bagi Penulis
 - a. Dapat menambah wawasan serta pengetahuan mengenai model yang dapat dilakukan untuk mengurangi risiko pembajakan di perairan Somalia dan dunia maritim.

b. Memenuhi persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang dengan sebutan gelar Sarjana Sains Terapan (S. S.T.Pel).

2. Bagi lembaga pendidikan (PIP Semarang)

Diharapkan skripsi ini dapat menambah referensi ilmiah dalam hal pencegahan pembajakan di laut pada umumnya.

3. Bagi instansi terkait (perusahaan pelayaran)

Memberikan sumbangan pikiran bagi perusahaan-perusahaan pelayaran dalam usaha untuk mengurangi risiko terjadinya pembajakan kapal di dunia maritim khususnya pada saat melintasi area rawan perompak *High Risk Area*.

F. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pembaca dalam mengikuti dan memahami seluruh uraian dalam bahasan skripsi ini, maka penulis membagi skripsi ini kedalam lima bab yang saling berkaitan satu sama lain. Sistematika penulisan skripsi ini disusun sebagai berikut;

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab pendahuluan ini, penulis menguraikan latar belakang masalah, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penelitian. Bab ini bertujuan untuk memberikan gambaran umum skripsi ini kepada pembaca.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menguraikan tentang tinjauan pustaka dan referensi-referensi yang digunakan dalam menyusun skripsi ini. Termasuk definisi dari istilah-istilah kunci yang digunakan dalam skripsi ini.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang tempat dilaksanakannya penelitian, termasuk menguraikan tentang metode-metode yang di laksanakan oleh penulis dalam rangka memperoleh data-data yang akurat guna menyelesaikan permasalahan yang ada. Sehingga penulisan pada bab ini meliputi metode yang digunakan, sumber data, dan teknik pengumpulan data.

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini diuraikan tentang temuan masalah, penyajian dan analisis data, hasil penelitian, serta alternatif pemecahan masalah yang dibahas dalam skripsi ini.

BAB V PENUTUP

A. Simpulan

Berisi kesimpulan-kesimpulan dari hasil penelitian penulis terhadap permasalahan yang disajikan dalam karya skripsi ini.

B. Saran

Berisi tentang saran-saran dari hasil penelitian berupa langkah-langkah penyelesaian terhadap masalah yang ditemukan.