

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pelayaran merupakan salah satu jasa pengiriman barang dalam jumlah yang besar yang menggunakan alat transportasi laut atau kapal. Kapal yang berlayar dapat dilakukan dengan pelayaran dekat (*local voyage*) ataupun pelayaran jauh (*long-distance voyage*). Kapal melakukan suatu pelayaran dengan tujuan mengirimkan barang dengan kondisi yang aman dan efektif. Saat kapal melakukan pelayaran banyak kemungkinan kapal mengalami insiden atau kendala dari faktor kapal itu sendiri (*internal*) maupun faktor dari lingkungan sekitar (*eksternal*). Salah satu tantangan yang harus dihadapi adalah adanya ancaman pembajakan. Pembajakan di atas kapal kini diakui sebagai masalah keamanan penting yang menarik perhatian internasional. Organisasi maritim internasional (IMO) merekomendasikan serangkaian tindakan perlindungan kapal dalam menerapkan aturan untuk mencegah dan mengganggu serangan pembajakan (Bryant et al., 2014). Dari beberapa wilayah perairan yang tidak nyaman dilewati oleh kapal-kapal internasional akibat ancaman pembajakan yaitu wilayah Perairan Somalia (Kulovic, 2010). Wilayah perairan Somalia dikenal sebagai wilayah dengan ancaman pembajakan yang sangat tinggi, sehingga wilayah ini termasuk kategori wilayah *High-Risk Area* (HRA)(BIMCO, 2018).



Gambar 1.1 Wilayah *High-Risk Area*

Sumber: *Journal of Transportation Security* (2020)

Seperti pada gambar 1.1 wilayah perairan Somalia meliputi Kawasan Samudra Hindia lepas pantai timur Somalia, Laut Arab dan Teluk Aden. Wilayah ini merupakan wilayah yang sangat berbahaya bagi kapal niaga yang melintasinya, dikarenakan kelompok pembajak yang melakukan aksinya dengan membawa alat bersenjata.

Peristiwa MV. Sinar Kudus merupakan salah satu peristiwa yang tak terlupakan dalam sejarah bagi pelayaran Indonesia bahkan dunia. Peristiwa ini melibatkan campur tangan tentara Indonesia dalam membebaskan anggota *crew* kapal yang disandera oleh pembajak. Kapal MV. Sinar Kudus terbajak di posisi 456 mil sebelah timur pantai Somalia. Kapal dan *crew* ditahan oleh pembajak dari tanggal 16 Maret 2011 hingga tanggal 1 Mei 2011 setelah dibebaskan oleh Tentara Nasional Indonesia dengan bernegosiasi uang tebusan yang diinginkan pembajak (NAVFOR, 2011).

Berdasarkan data laporan ancaman pembajakan khusus wilayah perairan Somalia periode 2023-2024 yang diinformasikan oleh *Combined Maritime Forces* (CMF) dan *European Union Naval Force Operation Atalanta* (EU NAVFOR), Sebuah peristiwa pembajakan terjadi pada tanggal 14 Desember 2023 di *Gulf of Aden*. MV. Ruen, sebuah kapal curah berbendera Malta dinaiki oleh beberapa personil bersenjata yang merampas kapal tersebut. *Crew* kapal menghentikan mesin pada posisi 400 mil laut (NM) Timur dari Socotra, sebelum bersembunyi di dalam benteng. Pada tanggal 15 Desember 2023, MV. Ruen mulai transit menuju pantai timur Somalia. Pada saat laporan ini ditulis, MV. Ruen masih berada di tangan perompak, dan kemungkinan sedang berlabuh di sepanjang pantai timur Puntland. (Posisi terakhir yang diketahui IVO Eyl pada tanggal 1 Februari 2024).

Pada tahun tanggal 24 Januari tahun 2024 Kapal berbendera Liberia yaitu MV. Waimea telah menjadi sasaran pembajakan oleh pembajak yang menggunakan kapal kecil (*speed boat*) dengan jumlah anggota 4-5 orang di atas kapal kecil tersebut. Pembajak membawa senjata api untuk mengancam *crew* kapal MV. Waimea, senjata yang dipakai oleh pembajak yaitu RPG dan AK 47. Kapal kecil pembajak mendekati kapal MV. Waimea dari jarak 0,16 mil. Koordinat terjadinya ancaman tersebut berada pada 700 mil sebelah timur Hafun, Somalia (IRTA, 2024).

Berdasarkan data dari *Industry Releasable Threat Assessment* (2024), data laporan di *High-Risk Area* tidak mengenai ancaman pembajakan saja, ada juga ancaman serangan akibat konflik perebutan wilayah di negara-negara Arab. Serangan tersebut dilakukan oleh sekelompok organisasi yang disebut Houthi. Houthi merupakan sekelompok organisasi dari negara Yaman yang memiliki ambisi untuk menyerang kapal-kapal niaga yang melintasi *High-Risk Area*. Fenomena yang terjadi dengan ancaman bahaya ini, salah satunya tragedi kapal MV. Tutor. MV. Tutor merupakan kapal curah milik Yunani yang berbendera Liberia. MV. Tutor diserang oleh Houthi di Laut Merah pada tanggal 12 Juni 2024. MV. Tutor diserang oleh kelompok Houthi menggunakan kapal kecil tak berawak atau *unman boat*. Berawal dari kapal kecil mendekati target, yaitu MV. Tutor. Kemudian kapal tersebut memberikan benturan ke lambung kapal MV. Tutor sehingga peledak yang terdapat di kapal *unman boat* aktif dan menghancurkan sisi bagian lambung pada MV. Tutor. Akibatnya kapal perlahan tenggelam dalam 6 hari, dan semua *crew* MV. Tutor dapat diselamatkan dan dievakuasi ke daratan oleh pihak SAR setempat (BBC News, 2024)

Menurut *International Maritime Bureau* (2024), penurunan insiden maritim global dan pembajakan pada tahun 2024 menurun dibandingkan tahun 2023, yaitu tercatat 116 insiden dari 120 insiden. Meskipun upaya internasional untuk mengurangi tingkat pembajakan telah dilakukan, namun insiden pembajakan masih sering terjadi. Sehingga industri pelayaran dan perusahaan pelayaran harus untuk terus meningkatkan keamanan yang dilakukan di atas kapal yang akan melewati *area* tersebut. Salah satu upaya untuk meningkatkan keamanan di atas kapal perlunya penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. *ISPS Code* dirancang untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dari potensi ancaman, baik yang bersifat kriminal maupun teroris. *ISPS Code* diberlakukan secara global dan menjadi bagian penting dari sistem keamanan maritim internasional. *ISPS Code* menetapkan langkah-langkah komprehensif guna melindungi kapal dan pelabuhan dari berbagai risiko keamanan yang dapat mengganggu keselamatan pelayaran dan perdagangan laut. *ISPS Code* menetapkan

3 tingkatan keamanan yang berdasarkan tingkat keamanan dan langkah yang diberlakukan dalam menanganinya.

Dalam menghadapi situasi keamanan maritim di wilayah *High-Risk Area* Somalia, kapal pendukung keamanan, seperti kapal MV. Siam hadir untuk mengurangi adanya ancaman pembajakan di *Area* tersebut serta kapal yang memiliki operasi dalam mendukung implementasi *ISPS Code level 3*, yaitu adanya penjagaan langsung dan pengamanan khusus yang dilakukan oleh tim keamanan atau *Armed Guard* di atas kapal.

Kapal pendukung ini memiliki fungsi menampung tim keamanan bersenjata yang siap untuk ditransfer ke kapal-kapal niaga yang akan melintasi wilayah *High-Risk Area* Somalia. Tidak hanya tim keamanan, bahkan kapal pendukung ini juga memberikan *service* dengan mentransfer perlengkapan keamanan yang akan digunakan oleh tim keamanan dan *Ship Security Officer (SSO)* atau *officer* yang berjaga saat berlayar melewati HRA. Hal ini merupakan fungsi kapal penampung tim keamanan pada umumnya atau biasa disebut dengan *Floating Armoury*. Operasional yang dilakukan telah memiliki perizinan dari *International Maritime Organization (IMO)* dan *Divisi for Ocean Affairs and Law of the Sea*, yang diselenggarakan di Colombo pada Juni 2018. Kemudian dipublikasikan pada Januari 2019 (UNODC, 2020).

Berdasarkan uraian diatas, penulis melakukan praktik laut di kapal MV. Siam sehingga penulis mengetahui dan melaksanakan operasional kapal MV. Siam. Dalam melakukan operasional transfer tim keamanan terdapat beberapa hambatan dan masalah yang dapat menimbulkan ketidakefektifan operasi. Berdasarkan permasalahan tersebut penulis tertarik untuk mengangkat judul penelitian **“ANALISIS PERAN OPERASIONAL KAPAL MV. SIAM DALAM Mendukung Implementasi ISPS CODE dan Keamanan Kapal Niaga di HIGH-RISK AREA SOMALIA”**.

1.2. Ruang Lingkup Permasalahan

Diketahui dengan banyaknya hasil penelitian mengenai implementasi ISPS *Code* dan keamanan diatas kapal, penulis menetapkan ruang lingkup permasalahan untuk membatasi fokus penelitian. Adapun fokus penelitian ini adalah Peran operasional kapal penampung tim keamanan dalam mendukung implementasi ISPS *Code level 3* dan keamanan kapal niaga yang dilakukan oleh MV. Siam dalam menjalankan koordinasi dan prosedurnya. Penelitian yang dibuat berdasarkan pengalaman penulis saat melaksanakan praktik laut periode 2023-2024. Data primer yang diambil penulis yaitu berdasarkan hasil observasi selama penulis praktik berlayar dan wawancara terhadap *crew* kapal MV. Siam. Adapun data sekunder yang diambil yaitu dokumentasi kapal MV. Siam dan studi pustaka. Jenis kapal yang ditempati oleh penulis yaitu jenis kapal penyimpanan senjata terapung atau *Floating Armoury* atau *Vessel Base Armoury*. Fokus lokasi penelitian yang dilakukan meliputi wilayah Samudra Hindia bagian barat hingga ke Teluk Aden yang merupakan wilayah *High-Risk Area* yang berada di wilayah perairan Somalia.

1.3. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang ditulis, penulis menyusun rumusan masalah terhadap penelitian ini, yaitu;

1. Bagaimana peran operasional kapal MV. Siam dengan kapal niaga saat melakukan operasi transfer tim keamanan?
2. Apa saja faktor-faktor yang menjadi hambatan pelaksanaan operasi transfer tim keamanan oleh MV. Siam, dan bagaimana bentuk upaya mitigasi yang dilakukan untuk mengatasinya?
3. Bagaimana efektivitas peran operasional kapal MV. Siam dalam mendukung implementasi ISPS *Code level 3* dan meningkatkan keamanan kapal niaga di wilayah *High-Risk Area* Somalia?

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang dan rumusan masalah, dapat diketahui bahwa tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis peran operasional kapal MV. Siam dalam berkoordinasi dan menjalankan prosedur terhadap kapal niaga saat melakukan operasi transfer tim keamanan.
2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang dapat menghambat proses operasi transfer tim keamanan dan mengusulkan solusi dari faktor yang menghambat proses operasi.
3. Menilai keefektivitasan peran operasional kapal MV. Siam dalam mendukung implementasi ISPS *Code level 3* dan keamanan kapal niaga di wilayah *High-Risk Area* Somalia.

1.5. Manfaat Penelitian

Penulis memberikan sajian hasil penelitian ini agar dapat bermanfaat sebagai tambahan pengetahuan, manfaat penelitian ini yaitu:

1. Manfaat Teoritis.

Hasil analisa dari penelitian ini dapat menambah wawasan pengetahuan yang dapat diterapkan oleh perusahaan pelayaran, lembaga keamanan maritim negara maupun internasional dan semua industri maritim yang terkait dalam melaksanakan koordinasi antar kapal saat melewati alur pelayaran risiko ancaman pembajakan dan khususnya di *High-Risk Area* Somalia. Dan juga dapat menjadi bahan *literature review* untuk penelitian-penelitian yang baru kedepannya.

2. Manfaat Praktis.

Hasil analisa penelitian ini juga dapat menjadi masukan bagi otoritas maritim internasional dalam menyempurnakan pedoman keamanan untuk kapal pendukung di *High-Risk Area*. Penelitian ini dapat dijadikan bahan evaluasi prosedur kerja untuk penulis dan *crew* kapal yang berada di kapal dengan operasi yang sejenis, serta menjadi pengetahuan untuk menerapkan aturan ISPS *Code* yang tepat. Penelitian ini juga sangat bermanfaat untuk para pelaut agar dapat mencegah adanya hambatan yang akan terjadi saat kapal penampung tim keamanan dan kapal niaga melakukan koordinasi operasional.