

POLA PEMBAJAKAN DI LAUT WILAYAH PERAIRAN ASIA TENGGARA TAHUN 2010 -2014

Audrey Anastasya & Adrianus Eliasta Meliala
Universitas Indonesia

Pendahuluan

Kejahatan merupakan bagian dari masyarakat. kejahatan akan selalu ada selama masyarakat ada. Kejahatan menurut Mustofa adalah sebuah pola tingkah laku seseorang yang relatif menetap yang merugikan masyarakat secara fisik, psikologis, maupun materi (2010, h. 31). Mustofa juga mengatakan bahwa kejahatan adalah tindakan yang melanggar apa yang tertera di dalam hukum pidana (2010, h. 32). Kejahatan transnasional merupakan salah satu jenis kejahatan yang ada saat ini. Kejahatan transnasional menurut *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime* merupakan kejahatan yang terjadi di suatu negara, dikontrol atau direncanakan disuatu negara, tetapi memiliki dampak di negara lain (Roth, 2010, h.12).

Menurut Badan Perserikatan Bangsa-Bangsa, salah satu jenis kejahatan transnasional adalah pembajakan di laut (Roth,2010, h. 12). Masalah pembajakan di laut sudah muncul lebih dari ratusan tahun lalu (Collins, 2012, h. 106). Pada tahun 413-414 Masehi, Fa Xian dalam perjalanan pulangnyanya dari India melalui wilayah perairan Asia Tenggara menulis pada catatannya bahwa wilayah Asia Tenggara penuh dengan bajak laut (Lapian, 2009). Bajak laut bahkan disebut sebagai profesi tertua yang ada didunia karena sudah ada sejak zaman dahulu (Arieli, 2012, h. 1).

Kata *pirate* atau dalam bahasa Indonesia memiliki arti pembajakan berasal dari bahasa Latin *pī rā ta*, sedangkan Ayto (2005, h. 379) menyebutkan bahwa gagasan bajak laut berasal dari bahasa Yunani *peirātes* yang berarti penyerang atau perompak (Randrianantenaina, 2013, h. 2). Menurut Pasal 101 dari Konvensi PBB tentang

Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) yaitu setiap tindakan melanggar hukum yang menyertai kekerasan, penahanan, atau tindakan perusakan dengan tujuan pribadi di atas kapal yang berlayar di laut lepas atau di laut yuridiksi negara.

Dalam konteks Asia Tenggara, masalah pembajakan di laut di wilayah perairan Asia Tenggara sudah muncul sejak zaman dahulu dan merupakan bagian dari sejarah. Beberapa negara yang berada di Asia Tenggara disebut sebagai negara maritim karena memiliki pengetahuan tentang kemaritiminan dengan sangat baik.

Jika melihat mundur selama lima tahun kebelakang, pada lima tahun terakhir yaitu pada tahun 2010 hingga 2014 tercatat sebanyak 577 kasus pembajakan di laut yang terjadi di wilayah perairan Asia Tenggara (ICC IMB, 2014, h. 5). Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh ICC IMB dapat diindikasikan bahwa kasus pembajakan di laut di wilayah perairan Asia Tenggara setiap tahunnya meningkat.

Pembajakan di laut merupakan ancaman keamanan bagi wilayah perairan manapun. Seiring bertambahnya waktu, pembajakan di laut semakin berkembang menjadi sebuah kejahatan yang memiliki pola kompleks. Pola pembajakan di laut yang meliputi motif dan modus operandi mengalami perubahan. Di mana awalnya hanya sebuah kejahatan biasa yang dilakukan dengan pemanfaatan alat-alat sederhana oleh sekelompok orang di wilayah pesisir menjadi sebuah kejahatan modern yang terorganisir.

Dalam penelitian berjudul *Space Time Pirate Attacks Analysis* yang ditulis oleh Michael Townsley dan Asllesandro Oliveira (2012, h.

1), diperlukan pemahaman terhadap pola dari pembajakan di laut agar dapat meminimalisir kejahatan itu sendiri. Pemahaman terhadap pola pembajakan di laut menjadi sebuah acuan dalam membuat berbagai upaya pencegahan terkait penanggulangan masalah pembajakan.

Pola pembajakan di laut di wilayah perairan Asia Tenggara dapat dipahami melalui sudut pandang kriminologis. Pola tersebut dipahami melalui analisis dari motif dan modus operandi dari pembajakan di laut yang selanjutnya dianalisis dengan penggunaan *rational choice theory* dan *crime pattern theory*.

Kejahatan transnasional terorganisir merupakan salah satu tipologi kejahatan yang dibahas dalam kriminologi. Di tahun 2000, sekitar 120 negara menandatangani *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime* sebagai bentuk kesepakatan untuk mengkriminalisasikan tindakan kejahatan transnasional terorganisir (Hagan, 2013, h. 365) karena kejahatan transnasional terorganisir dianggap sebagai sebuah ancaman bagi keamanan dunia (Locke, 2012, h. 1).

Sebuah kejahatan dapat dikatakan sebagai kejahatan transnasional terorganisir jika terjadi di suatu negara, tetapi direncanakan atau dikontrol di negara lain, dan akibatnya dapat

dirasakan di negara lain (Roth, 2010, h.12). Mustofa mengatakan bahwa pada dasarnya kejahatan transnasional merupakan kejahatan konvensional di mana masing-masing negara sudah mengatur sebagai bentuk kejahatan dalam undang-undang hukum pidana masing-masing. Namun, dikatakan kejahatan transnasional jika kejahatan konvensional tersebut melibatkan dua atau lebih yuridiksi negara (Mustofa, 2010, h. 210).

United Nations Convention Against Transnational Organized Crime (2003), menyebutkan bahwa istilah kejahatan terorganisir merujuk kepada kelompok orang yang terdiri dari tiga orang atau lebih yang melakukan tindak

kejahatan dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan (Roth, 2010, h.12) Kelompok tersebut tidak terbentuk secara acak. Kelompok dalam kejahatan terorganisir melibatkan berbagai pihak termasuk aparat negara sehingga menyebabkan kejahatan terorganisir sulit untuk dideteksi.

Pembajakan di laut atau dalam bahasa Inggris dikenal dengan *sea piracy*, merupakan bentuk kejahatan terorganisir yang paling tua. Merujuk Chanda (2007) pembajakan di laut berkembang seiring dengan berkembangnya perekonomian dunia (Roth, 2010, h.5). Pembajakan di laut dianggap sebagai sebuah bisnis yang menguntungkan (DeVito, 2005, h.251).

Pada konteks ini yang dimaksud dengan pola yaitu pola kejahatan. Apa yang dimaksud dengan pola kejahatan adalah dua atau lebih kejahatan yang dilaporkan kepada penegak hukum karena setidaknya ada satu atau dua kesamaan baik dari jenis kejahatan, korban, atau target, ataupun lokasi; berbeda dari bentuk kejahatan lainnya dalam rentang waktu yang sama (*International Association of Crime Analysts*, 2011, h.1).

Istilah pola merujuk kepada penggambaran antara keterkaitan dari berbagai hal yang memiliki kesamaan (Brantingham & Brantingham, 2008, h. 88). Pola dapat terlihat sangat jelas namun terkadang pola hanya dilihat melalui pemahaman secara umum saja. Brantingham dan Brantingham mengatakan bahwa kejahatan berpola, keputusan untuk melakukan kejahatan berpola, dan proses melakukan kejahatan juga berpola (Brantingham & Brantingham, 2008, h. 83).

Analisa terhadap pola kejahatan berguna untuk melakukan sebuah prediksi. Namun untuk mengetahui sebuah pola kejahatan tidaklah mudah. Dalam menganalisis sebuah pola kejahatan, pendekatan terhadap modus operandi dan motif perlu dipahami untuk memahami pola tersebut. Di mana modus operandi dapat digunakan untuk melakukan karakterisasi

terhadap pola karena modus operandi

merupakan sebagai bentuk salah satu kebiasaan dari pelaku (Wang, Rudin, Wagner & Sevieri, 2013, h. 2).

Motif pelaku kejahatan menurut Huan-Lun Huang (2009, h. 278) adalah alasan dan latar belakang yang melatar belakangi pelaku untuk melakukan sebuah kejahatan. Huang mengatakan bahwa motif dapat berasal dari diri pelaku ataupun dari lingkungan sekitar pelaku (2009, h. 278). Huang mengatakan bahwa motif dari sebuah kejahatan memang tidak secara nyata terlihat. Untuk mengetahui motif dari sebuah kejahatan maka diperlukan memperhatikan aspek-aspek lainnya dari kejahatan itu sendiri. Huang menjelaskan aspek motif tersebut dapat terlihat dari bagaimana pelaku melakukan kejahatannya, kapan dilakukannya, ideologi yang dimiliki oleh pelaku ataupun tindakan kekerasan yang dilakukan oleh pelaku (2009, h. 283).

Dalam kaitannya dengan pembajakan di laut, maka pola pembajakan di laut dapat diketahui dengan memahami modus operandi dan motif dari pembajakan tersebut. Menurut Artherley modus operandi dari pembajakan di laut dapat terlihat dari kapan, di mana, bagaimana, alat apa yang digunakan, benda apa yang diambil, bagaimana gaya penyamaran pelaku, dan jumlah pelaku (Runturambi & Sudiadi, 2013). Sedangkan terkait masalah motif dari pembajakan, seperti yang dikatakan oleh Huang bahwa terkadang untuk mengetahui motif tidak dapat melihatnya secara langsung. Tetapi harus memperhatikan aspek-aspek yang lebih luas dari pembajakan di laut itu sendiri. Motif dari pembajakan di laut dapat terlihat dari bagaimana pelaku pembajakan melakukan tindak kekerasan terhadap kru ataupun dari jenis benda yang diambil oleh pelaku.

Konsep selanjutnya yang digunakan dalam tulisan ini yaitu wilayah perairan. Hampir semua negara di Asia Tenggara kecuali Laos dikelilingi oleh perairan (Phillips, 2006, h. 3). Dapat dikatakan bahwa perairan memegang peran penting bagi

kehidupan di wilayah Asia Tenggara. Secara politis, Asia Tenggara terdiri dari sepuluh negara (Phillips, 2006, h. 2) dan secara geografis (Berglee, 2012) terbagi menjadi dua yaitu negara kepulauan dan negara daratan. Negara kepulauan terdiri dari Indonesia, Singapura, Filipina, Brunei Darussalam dan Timor Leste (Berglee, 2012). Sedangkan negara daratan terdiri dari Myanmar (Burma), Thailand, Kamboja (Kamphuchea), Laos, Malaysia dan Vietnam. Wilayah perairan di Asia Tenggara dilalui oleh ratusan kapal yang memegang peran penting dalam perdagangan dunia setiap harinya. Kapal-kapal tersebut memiliki daya tarik bagi para pelaku pembajakan, sehingga menjadikan wilayah perairan Asia Tenggara menjadi ancaman bagi para kapal yang melakukan pelayaran di wilayah perairan ini.

Teori yang digunakan dalam menjelaskan pembajakan di laut pada tulisan ini yaitu *rational choice theory* dan *crime pattern theory*. *Rational choice theory*. Menurut Finckenaeur (2007, h. 74) dan Wholl (2009, h. 2) *rational choice theory* cocok digunakan untuk menjelaskan istilah *organized crime*. Finckenaeur (2007, h. 75) menekankan bahwa *rational choice theory* dapat digunakan dalam menjelaskan bagaimana pelaku kejahatan terorganisir bekerja.

Wholl merujuk kepada Cornish dan Clarke (2002) mengatakan beberapa gagasan. Pertama, pelaku secara matang melakukan perhitungan terhadap keuntungan yang akan didapatkan. Pelaku mengetahui bahwa semakin besar keuntungan yang akan didapatkan, maka semakin besar juga resiko yang akan didapatkan. Kedua, tindakan rasional pelaku terlihat dari teknik, kemampuan, dan mekanisme yang dilakukan ketika melakukan kejahatan (Wholl, 2009, h. 4). Ketiga, pelaku dalam melakukan aksinya melakukan perencanaan secara matang dan terperinci.

Crime pattern theory awalnya dikembangkan oleh Paul Brantingham dan Patricia Brantingham pada tahun 1984 (Burke, 2009, hal. 235). Dalam

konteks *crime pattern theory* yang dikeluarkan oleh Brantingham dan Brantingham, Burke (2009, hal.235) menjelaskan bahwa kejahatan merupakan hasil dari interaksi pelaku dan korban dalam ruang dan waktu yang sama dalam sebuah rutinitas.

Terdapat tujuh *rules* dalam *crime pattern theory* yang dijelaskan oleh Paul Brantingham dan Patricia Brantingham (Brantingham & Brantingham, 2008, h. 79). Pertama, adanya beberapa individu yang termotivasi untuk melakukan tindak kejahatan. Kedua, individu dapat bekerja dalam sebuah jaringan atau kelompok. Ketiga, terdapat karakteristik dalam lingkungan para individu tersebut. Keempat, pelaku melakukan indentifikasi target. Kelima, pelaku akan membentuk sebuah template tertentu dari indentifikasi target tersebut. Keenam, pola tersebut merupakan *template* yang digunakan pelaku dalam menjalankan aksinya. Terakhir, template tersebut akan digunakan secara berulang dan membentuk sebuah pola. Crime pattern theory dapat digunakan untuk memahami mengapa kejahatan terkonsentrasi pada waktu atau tempat tertentu (Shane & Lieberman, 2009) karena kejahatan tidak terjadi secara acak atau merata dalam ruang dan waktu tertentu. Teori ini muncul dari pertanyaan mengapa beberapa tempat mengalami banyak kejahatan sedangkan yang lain tidak. Misalnya, pertekaran dalam sebuah bar lebih sering terjadi ketika akhir pekan (Brantingham & Brantingham, 2008, hal. 79).

Temuan Data

Bendera Kapal yang Menjadi Korban Pembajakan di Laut Wilayah Perairan Asia Tenggara

Pada temuan data, penulis menemukan sebanyak 44 negara di mana kapal dengan bendera tersebut pernah menjadi korban dari pembajakan di laut tahun 2010 hingga 2014. Penulis membagi kategori bendera kapal menjadi dua yaitu kapal dengan bendera Asia dan kapal dengan bendera Non-Asia.

Berdasarkan temuan data, penulis menemukan bahwa kapal dengan kategori bendera negara Non-

Asia merupakan kapal yang paling sering menjadi korban dari pembajakan di laut dengan presentase sebanyak 58,5%. Kapal dengan kategori bendera negara Asia menyumbang presentase sebanyak 41,5%.

Dalam kategori bendera kapal berdasarkan negara, bendera negara Panama merupakan kapal yang paling banyak menjadi korban dari pembajakan di laut dengan presentase sebanyak 20%, diikuti kapal dengan bendera Singapura dengan presentase 19%, kapal dengan bendera Liberia dengan presentase 11%, kapal dengan bendera Malaysia dengan presentase 9%, kapal dengan bendera Kepulauan Marshall dengan presentase 8%, dan kapal dengan bendera Hongkong dengan presentase 6%.

Jenis Kapal Korban Pembajakan di Laut

Berdasarkan temuan data, penulis menemukan sebanyak 21 jenis kapal yang pernah menjadi korban dari pembajakan di laut. Berdasarkan temuan data, jumlah tertinggi adalah kapal jenis *bulk carrier* dengan presentase sebanyak 24,7%. Kemudian, diikuti dengan kapal jenis pembajakan di laut dengan presentase sebanyak 16,4%. Lalu, diikuti dengan kapal jenis *tanker* dengan presentase 12,6%. Selanjutnya terdapat kapal jenis *product tanker* dengan presentase sebanyak 11,3%.

Kapal jenis *container* menyumbang presentase sebanyak 8,1%, diikuti dengan kapal jenis *tug & barge* dengan presentase 7,7%, kemudian kapal jenis *tug* dengan presentase 5,3%, kapal jenis *general cargo* dengan presentase 4,9%, kapal jenis *LPG Tanker* dengan presentase 3,2%, dan kapal jenis *asphalt tanker* dengan presentase 1,1%.

Penulis menemukan sebanyak 10 jenis kapal memiliki presentase dibawah 1%, antara lain kapal jenis *offshore tug* (0,9%) kapal jenis *bunkering tanker* (0,9%), kapal jenis *fishing*

vessel (0,9%), kapal jenis *heavy lift ship* (0,4%), kapal jenis *salvage vessel* (0,4%), kapal jenis *woods chip carrier* (0,2%), kapal jenis *vehicle carrier* (0,2%), kapal jenis *offshore processing* (0,2%) %, kapal jenis *supply ship* (0,2%), dan

kapal jenis *cement carrier* (0,2%),

Waktu Terjadi Pembajakan di Laut

Berdasarkan data, mayoritas pembajakan di laut terjadi pada rentang waktu 00.01-06.00 WIB dengan presentase 67%, diikuti dengan rentang waktu 18.01-24.00 WIB dengan presentase 21%, rentang waktu 06.01-12.00 WIB dengan presentase 6%, dan rentang waktu 12.01-18.00 WIB dengan presentase 5%. Sedangkan, sebanyak 1% kasus pembajakan di laut tidak diketahui kapan waktu terjadinya.

Para pelaku juga memanfaatkan waktu-waktu tertentu dalam melakukan aksinya. Keadaan ketika kapal sedang melakukan *tank stripping operations*, *cargo operations*, *loading operations* dan *ship-to-ship transfer operation* dimanfaatkan oleh pelaku. Keadaan seperti itu dianggap sebagai waktu yang tepat di mana para kru kapal sedang sibuk, sehingga tidak terlalu memberikan perhatian pada lingkungan sekitarnya. Kru kapal tidak menyadari bahwa sudah ada sekelompok orang yang naik ke atas kapal.

Misalnya pada kasus yang terjadi pada Kapal Savvy (ICC IMB,2012, h. 41), Medi Imbari (ICC IMB,2012, h. 47), Kapal Triton Lark (ICC IMB,2012, h. 38) dan Kapal Usolie (ICC IMB,2013, h. 42), di mana kapal diserang oleh pelaku pembajakan di laut ketika kru kapal sedang melakukan *cargo operations*. Dalam kasus yang terjadi pada kapal Anna Barbara (ICC IMB, 2013, h.38), Guanabara ((ICC IMB, 2013, h. 40), dan Gioncanna Julliano (ICC IMB, 2043, h. 34), pelaku memanfaatkan *loading operations* untuk melakukan aksi mereka.

Lalu pada kasus yang terjadi pada kapal Northia (ICC IMB,2012, h. 46), Kapal Forward Fortune (ICC IMB,2013, h. 34), Kapal Red Rum (ICC IMB,2013, h. 35), Kapal Aframax Rio (ICC IMB,2013, h. 43), Kapal Pioneer Express (ICC IMB,2013, h. 44), Kapal SKS Donggang (ICC IMB,2013, h. 44) dan kapal Trident Star (ICC IMB,2013, h. 47), yaitu pelaku memanfaatkan

ship-to-ship transfer operation untuk melakukan aksi mereka.

Kondisi cuaca juga dimanfaatkan oleh pelaku, misalnya pada beberapa kasus pembajakan Kapal Ocean Amazing (ICC IMB, 2012, h. 40) dan Kapal Kiel (ICC IMB, 201, h. 44). Di mana pada beberapa kasus tersebut, para pelaku naik ke atas kapal ketika terjadi hujan besar.

Senjata yang Digunakan oleh Pelaku Pembajakan di Laut

Penulis menemukan bahwa jenis senjata yang paling sering digunakan adalah senjata jenis pisau dengan presentase sebanyak 28%. Lalu, diikuti dengan penggunaan senjata jenis pisau dan senjata api dengan presentase sebanyak 7%. Hanya sebanyak 3% kasus yang diketahui membawa senjata api. Kemudian, tercatat sebanyak 1% kasus di mana pelaku membawa jenis senjata lainnya. Benda yang termasuk kategori jenis senjata lainnya adalah tongkat kayu dan tongkat besi (ICC IMB). Diketahui juga bahwa sebanyak 1% kasus pembajakan di laut, pelaku membawa semua jenis senjata untuk mendukung aksinya.

Jenis Kekerasan Terhadap Kru Kapal

Tercatat bahwa sebanyak 694 orang kru kapal menjadi korban penyanderaan. Sebanyak 29 kru menjadi korban pengencaman para pelaku. Data tersebut juga menunjukkan bahwa pelaku melakukan penyerangan terhadap 7 orang kru kapal. Sebanyak 30 orang kru kapal terluka akibat pembajakan di laut, 3 orang terbunuh, 3 orang diculik, dan 3 orang hilang.

Titik Masuk Pelaku

Titik masuk tersebut merupakan bagian atau tempat yang berada di dalam kapal. Berdasarkan data, mayoritas kasus pembajakan di laut masuk ke dalam kategori tidak disebutkan/tidak diketahui titik masuknya yaitu dengan presentase 59%. Dalam kategori tidak disebutkan/tidak diketahui, para pelaku pembajakan di laut masuk melalui

sebuah titik tertentu namun tidak diketahui oleh para kru kapal.

Terdapat 13% kasus pembajakan di laut di mana pelaku memanfaatkan ruang mesin sebagai titik masuk. Sebanyak 13% kasus pembajakan di laut, pelaku menggunakan titik masuk dalam kategori lain-lain. Beberapa bagian kapal pada kategori lain-lain, antara lain ruang kemudi, jangkar, pintu *fire station*, pintu kedap air, pipa ungkuk, *aft mooring station*, *shore side cargo net*, dan bagian bawah kapal.

Para pelaku juga memanfaatkan *poop deck/ barge deck* sebagai titik masuk dengan presentase sebanyak 7 %. Kemudian diikuti dengan penggunaan pintu *forecastle* sebagai titik masuk dengan presentase sebanyak 6% dan penggunaan *stren* sebagai titik masuk dengan presentase sebanyak 2%.

Benda yang Diambil oleh Pelaku Pembajakan di Laut

Berdasarkan data tersebut penulis membagi dua kategori, yaitu kategori ada benda yang diambil dan kategori tidak ada benda yang diambil. Dari sebanyak 470 kasus pembajakan, sebanyak 69% diantaranya masuk ke dalam kategori di mana pelaku mengambil benda sedangkan sebanyak 31% diantaranya masuk ke dalam kategori tidak ada benda yang diambil.

Berdasarkan temuan data, penulis menemukan bahwa jenis benda yang diambil oleh pelaku sangat beragam. Mengacu pada diagram batang 6, benda yang paling banyak diambil oleh pelaku pembajakan adalah benda jenis barang persediaan yaitu sebanyak 94 kasus. Lalu, diikuti dengan benda jenis properti kapal yaitu sebanyak 59 kasus. Diikuti dengan benda jenis suku cadang mesin kapal yaitu sebanyak 45 kasus.

Terdapat sebanyak 27 kasus yang diketahui pelaku mengambil uang tunai dan barang pribadi kru. Diketahui juga bahwa sebanyak 14 kasus, pelaku mengambil barang jenis kargo. Lalu,

sebanyak 13 kasus diketahui pelaku mengambil barang persediaan dan properti kapal. Kemudian diketahui bahwa sebanyak 13 kasus, pelaku mengambil barang pribadi kru.

Terdapat 8 kasus yang diketahui pelaku mengambil uang tunai dan properti kapal. Diketahui juga bahwa terdapat 7 kasus di mana pelaku mengambil semua yang ada di dalam kapal. Lalu, terdapat 1 kasus di mana pelaku mengambil kapal tug, uang tunai, dan properti kapal; 1 kasus di mana pelaku mengambil minyak, uang tunai, dan properti kapal; 1 kasus di mana pelaku mengambil minyak dan lain-lain; 1 kasus di mana pelaku mengambil gas; 1 kasus di mana pelaku mengambil minyak dan properti kapal; 1 kasus di mana pelaku mengambil barang persediaan, uang tunai, dan barang pribadi kru, 2 kasus di mana pelaku mengambil minyak dan gas; 2 kasus di mana pelaku mengambil barang persediaan dan suku cadang mesin; 2 kasus di mana pelaku minyak; 2 kasus di mana pelaku mengambil barang pribadi kru dan properti kapal; 2 kasus di mana pelaku mengambil barang peresediaan dan peralatan kapal ; 4 kasus di mana pelaku mengambil uang tunai; 4 kasus di mana pelaku mengambil barang persediaan, barang pribadi, dan properti kapal; dan 4 kasus di mana pelaku mengambil peralatan kapal.

Alat Transportasi yang Digunakan Pelaku

Berdasarkan data tersebut, mayoritas kasus pembajakan di laut, para pelaku tidak disebutkan menggunakan alat transportasi tertentu dengan presentase 65%. Sebanyak 18%

kasus, para pelaku menggunakan perahu dalam melakukan aksinya. Lalu, diikuti dengan penggunaan kapal sebanyak 9%, lalu penggunaan *speedboat* sebanyak 7%. Kategori lain-lain memiliki presentase 1%, di mana dalam kategori tersebut terdapat pelaku menggunakan sampan.

Gaya Penyamaran Pelaku

Berdasarkan data ICC IMB 2010-2014 tersebut

sebanyak 96,4 % kasus, pelaku tidak disebutkan menampilkan ciri-ciri atau gaya tertentu. Sedangkan sebanyak 3,6% masuk ke dalam kategori melakukan penyamaran. Kasus yang masuk ke dalam kategori penyamaran adalah ketika pelaku menggunakan topeng, kerudung, pakaian hitam, *boiler suit*, dan seragam penyamaran.

Jumlah Pelaku

Mayoritas kasus pembajakan di laut masuk ke dalam kategori 1 hingga 5 orang yaitu sebanyak 213 kasus. Lalu, diikuti dengan kategori tidak diketahui dengan jumlah sebanyak 160 kasus. Kemudian pada kategori 6 hingga 10 orang terdapat 82 kasus. Pada kategori 11 hingga 15 orang terdapat 9 kasus. Kasus yang masuk dalam kategori lebih dari 15 orang merupakan kategori yang paling sedikit yaitu terdapat 6 kasus.

Status Kapal

Berdasarkan data tersebut, mayoritas kapal menjadi korban pembajakan di laut adalah ketika kapal berada dalam posisi *anchored* dengan presentase 66%, lalu diikuti dengan posisi *steaming* dengan presentase 28%, dan posisi *berthed* dengan presentase 6%.

Pembahasan

Pola pembajakan di laut yang ada di wilayah perairan asia tenggara dapat digolongkan menjadi dua yaitu pembajakan di laut sebagai kejahatan transnasional terorganisir dan pembajakan sebagai kejahatan konvensional. Namun, terlepas dari apakah pembajakan di laut sebagai kejahatan transnasional terorganisir ataupun kejahatan konvensional, *sea piracy* memiliki mekanisme pola yang sama.

Pelaku pembajakan di wilayah perairan Asia Tenggara biasanya berjumlah 1 hingga 5 orang. Sebelum melakukan aksinya pelaku melakukan secara rasional melakukan berbagai perencanaan. Pertama, pelaku akan melakukan persiapan alat,

alat transportasi, dan senjata

yang akan mereka gunakan. Kedua, pelaku akan berupaya untuk mendapatkan informasi mengenai kapal-kapal yang berlayar melalui website pelayaran ataupun melalui pihak-pihak yang bekerja di dunia pelayaran. Ketiga, setelah mengetahui berbagai informasi maka pelaku akan merencanakan kapan dan di mana mereka akan melakukan aksinya.

Pelaku akan menggunakan kapal yang berkecepatan tinggi untuk mencapai kapal target. Pelaku memiliki kecenderungan menyerang kapal berjenis bulk carrier, tanker, dan tug. Kapal tersebut biasanya berada dalam status *anchored* atau *steaming*. Pelaku naik ke atas kapal dengan dipersenjatai senjata berupa pisau ataupun senjata api. Setelah itu, pelaku akan langsung menargetkan untuk mengambil barang yang berharga. Pelaku juga melakukan aksi kekerasan terhadap kru kapal karena dianggap sebagai sebuah ancaman.

Pola pertama yaitu pelaku mengambil barang berharga seperti barang persediaan, uang tunai, dan barang pribadi kapal lalu setelah itu pergi. Pola kedua yaitu pelaku membawa kapal ke daratan terdekat. Sebelumnya pelaku melepaskan terlebih dahulu kru kapal dengan menggunakan sekoci darurat. Lalu, ketika sampai di daratan pelaku akan mewarnai ulang kapal dan menjadikan kapal tersebut *phantom ship*. Kapal tersebut dapat dijual untuk melakukan tindak pembajakan di laut kembali atau digunakan untuk melakukan *illegal fishing*. Pola ketiga yaitu pelaku memindahkan isi kapal yang berupaya minyak, kargo, atau gas ke kapal yang sudah disediakan. Isi kapal tersebut oleh pelaku akan dijual ke dalam pasar gelap internasional.

Sebagai sebuah tulisan kriminologi maka sebuah permasalahan sosial dapat dianalisis melalui teori yang ada di dalam kriminologi. Hal tersebut dilakukan agar dapat memahami sebuah permasalahan sosial dalam kaca mata yang berbeda. Analisa permasalahan juga dilakukan

agar dapat menemukan sebuah pemikiran yang logis berdasarkan dengan *rational choice theory* dan *crime pattern theory*.

Berdasarkan pemikiran *rational choice theory*, pelaku pembajakan di laut yang secara rasional melakukan pertimbangan terhadap keuntungan dan kerugian yang akan didapatkan. Pelaku pembajakan secara matang melakukan perencanaan terhadap tindakannya. Apakah tindakan pelaku pembajakan di laut dinyatakan rasional atau tidak terlihat dari bagaimana pelaku melakukan aksi mereka. Pelaku melakukan pemilihan dan perencanaan terhadap jenis kapal apa yang akan diserang (Mejia Jr, Cariou, & Wolff, 2009, h. 891). Pelaku melakukan pertimbangan apakah kapal yang akan mereka serang akan memberikan keuntungan dengan

berbagai resiko yang akan dihadapinya. Menurut Shane dan Lieberman (2013, h. 11) pelaku akan melakukan pertimbangan apakah aksi yang mereka lakukan sebanding dengan apa yang didapatkan.

Misalnya dalam kasus pembajakan Kapal Yufeng di tahun 2014 (ICC IMB, 2014, h. 25), di mana pelaku yang telah naik ke kapal menyadari bahwa target yang mereka inginkan tidak memungkinkan untuk dibawa karena memiliki berbagai resiko. Pelaku secara rasional memilih target lain yang memiliki nilai berharga untuk dibawa. Dari tindakan tersebut terlihat jelas bahwa pelaku memikirkan berbagai kemungkinan akan tindakan mereka dan memutuskan untuk mengambil tindakan yang tidak memiliki resiko yang terlalu besar namun tetap menghasilkan keuntungan.

Teknik para pelaku pembajakan dapat dikatakan sebagai bukti bahwa pelaku memiliki pemikiran dan perencanaan secara rasional. Dalam pemilihan waktu pembajakan mereka secara rasional memilih waktu yang cocok bagi mereka untuk melakukan aksinya. Mereka memilih keadaan malam hari ketika keadaan gelap, kru sedang tertidur ataupun ketika kru sedang disibukkan dengan operasi

kapal. Hal tersebut menandakan bahwa secara akal sehat, pelaku memperhatikan hal-hal yang dapat memudahkan aksi mereka.

Selanjutnya, penulis akan melihat pembajakan di laut dalam kacamata *crime pattern theory*. Dalam teori ini, kejahatan disebut sebagai hasil dari interaksi pelaku dan korban dalam ruang dan waktu yang sama. Gagasan utama pada teori ini adalah kejahatan tidak terjadi secara acak atau merata dalam ruang dan waktu tertentu, tetapi akan memiliki beberapa kecenderungan.

Melalui kacamata *crime pattern theory*, pembajakan di laut terjadi karena pelaku dan korban berada dalam ruang dan waktu yang sama. Dalam pemahaman *crime pattern theory*, kejahatan tidak terjadi secara acak ataupun merata, begitu pula dengan pembajakan di laut. Penyerangan bajak laut terkonsentrasi pada waktu tertentu. Temuan data menunjukkan bahwa pelaku cenderung untuk memilih rentang waktu tertentu (00.01-06.00 dan 18.01-24.00). Hal tersebut membuktikan *crime pattern theory* bahwa pembajakan di laut sebagai sebuah kejahatan memiliki kecenderungan tertentu.

Pelaku cenderung untuk memilih kapal jenis tertentu. Hal tersebut menunjukkan bahwa pembajakan di laut sebagai sebuah kejahatan memiliki pola-pola tertentu. Berdasarkan *crime pattern theory*, pembajakan di laut di wilayah Asia Tenggara

terkonsentrasi pada waktu dan kondisi tertentu, tidak terjadi secara acak ataupun merata. Beberapa kapal sering menjadi korban dari pembajakan di laut sedangkan beberapa kapal lainnya tidak.

Kesimpulan

Pembajakan di laut di wilayah perairan Asia Tenggara merupakan sebuah kejahatan yang terjadi peningkatan setiap tahunnya. Hal tersebut ditunjukkan dari data yang dikeluarkan oleh ICC International Maritime Bureau. Pembajakan di laut merupakan kejahatan yang menjadi cerminan dari kehidupan sosial masyarakat di wilayah Asia

Tenggara, khususnya masyarakat yang berada di daerah pesisir. Berdasarkan berbagai kajian terhadap penelitian terdahulu, temuan data, dan analisis, penulis menyimpulkan beberapa hal terkait dengan masalah pembajakan di laut wilayah perairan Asia Tenggara pada periode tahun 2010 hingga 2014.

Pertama, ketersediaan data tentang kasus-kasus pembajakan di laut yang tidak cukup memadai tidak dapat menghadirkan kesimpulan mutlak bahwa pembajakan di laut merupakan kejahatan transnasional terorganisir. Ketersediaan data yang ada menghasilkan dua pernyataan tentang pembajakan di laut wilayah perairan Asia Tenggara pada periode tahun 2010 hingga 2014, yaitu pembajakan di laut sebagai kejahatan transnasional terorganisir dan pembajakan sebagai kejahatan konvensional.

Kedua, sekalipun pembajakan di laut tersebut merupakan kejahatan transnasional terorganisir

ataupun sebagai kejahatan konvensional, menampilkan sebuah pola tersendiri. Pelaku melakukan aksinya dengan memperhatikan jenis-jenis kapal apa yang menjadi korban mereka. Beberapa jenis kapal seperti bulk carrier, container, dan tanker merupakan jenis kapal yang paling sering menjadi korban. Ada waktu tertentu di mana kapal sangat rentan menjadi korban dari pembajakan di laut yaitu malam hari. Pelaku dalam melakukan aksinya dilengkapi dengan senjata seperti pisau, senjata api, dan senjata tradisional dan menggunakan alat transportasi seperti perahu, speed boat, dan perahu kayu. Pelaku pembajakan di laut menargetkan apapun di dalam kapal yang dianggap memiliki nilai ekonomi bagi. Pelaku pembajakan di laut sebagai kejahatan transnasional terorganisir melakukan perencanaan pada aksinya dengan matang dan terperinci. Sindikat tersebut merupakan sindikat internasional yang di dalamnya terdapat berbagai pihak yang terlibat.

Daftar Referensi

BUKU

- Ayto, J. (2005). *Word Origins: The Hidden Histories of English Words from A to Z*. London: A&C Black Publishers Ltd.
- Berglee, R. (2012). *World Regional Geography : People, Places, and Globalization*. Washington DC: Flatworld Knowledge.
- Burke, Roger Hopkins. (2009). *An Introduction to Criminological Theory*. Oregon: Willan Publishing.
- Brantingham, P., & Brantingham, P. (2008). *Crime Pattern Theory*. In R. Wortley, & L. Mazerolle, *Environmental Criminology and Crime Analysis*. USA: Wilan Publishing.
- Chanda, N. (2007). *Bound Together: How Traders, Preachers, Adventurers, and Warriors Shaped Globalization*. Connecticut: Yale University Press.
- DeVito, C. (2005). *The Encyclopedia of International Organized Crime*. New York: Library of Congress Cataloging-in-Publication Data.
- Finckenaer, J. O. (2007). *The Mafia and Organized Crime*. Oxford: Oneworld Publications.
- Hagan, F. E. (2013). *Pengantar Kriminologi : Teori, Metode, dan Perilaku Kriminal* (Edisi Ketujuh ed.). Indonesia: Kencana
- Lapian, A. B. (2009). *Orang Laut-Bajak Laut-Raja laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Depok: Komunitas Bambu.
- Locke, R. (2012). *Organized Crime, Conflict, and Fragility: A New Approach*. New York: IPI.
- Mustofa, M. (2010). *Kriminologi: Kajian Sosiologi Terhadap Kriminalitas, Perilaku Menyimpang dan Pelanggaran Hukum*. Bekasi: Sari Ilmu Pratama.
- Phillips, D. A. (2006). *Modern World Cultures: Southeast Asia*. New York: Infobase Publishing.
- Roth, M. P. (2010). *Global Organized Crime*. California: ABC-CLIO, LLC.
- Runturambi, A. S., & Sudiadi, D. (2013). *Manajemen Sekuriti : Karakteristik Lokasi dan Desain*. Jakarta: UI Press.
- Shane, J. M., & Lieberman, C. A. (2009). *Criminological Theories*

and The Problem of Modern Piracy. In M. R. Haberfeld, & A. v. Hassell, *Maritime Piracy and Maritime Terrorism: The Challenge of Piracy for The 21th Centurt*. Dubuque, IA: Kendal Hunt Publishing Company.

ARTIKEL JURNAL/PENELITIAN TERDAHULU

- Arielli, T. I. (2012). *Modern Maritime Piracy After The End of The Cold War-A Challenge for The Marine and Coastal Management*. Master's Thesis. Akuyreri : University of Akuyreri.
- Collins, V. E. (2012). *Dangerous Seas : Moral Panic and The Somali Pirate*. Australia & New Zealand Journal of Criminology , Vol. 45, No. 1, 106-132.
- Koziol, N., & Arthur, A. (2011). *An Introduction to Secondary Data Analysis*. Laporan Penelitian. Nebraska: Nebraska Center for Research
- Randrianantenaina, J. E. (2013). *Maritime Piracy and Armed Robbery Againsts Ships : Exploring The Legal And The Operational Solutions The Case of Madagascar* . Laporan Penelitian. New York : The United Nations
- Shane, J. M., Piza, E. L., & Mandala, M. (2015) *Situational Crime Prevention and Worldwide Piracy*

- : A Cross- Continent Analysis. *Crime Science A Springer Open Journal*, Vol. 4, No. 21, 1-13
- Wang, T., Rudin, C., Wagner, D., & Sevieri, R. (2013). *Learning to Detect Patterns of Crime*. Dalam E. Conference, *Machine Learning and Knowledge Discovery in Databases* (h. 515-530). Prague: Springer Berlin Heidelberg.
- Wholl, D. J. (2009). *A Rational Choice Approach to Professional Crime Using A Meta-Synthesis of The Qualitative Literature*. Graduate Thesis and Dissertations . Florida: University of South Florida

WEBSITE

- ICC International Maritime Bureau. (2014). *Piracy and Armed Robbery Against Ships*. London: ICC International Maritime Bureau. International Chamber of Commerce. (n.d.). ICC : Commercial Crime Service. Diakses pada 12 November 2015, dari ICC Web Site: <https://icc-ccs.org/icc/imb>
- Wallis, K. (2013, November 12). Reuters . Diakses pada 18 Desember 2015, dari Reuters Website: <http://www.reuters.com/article/us-shipping-singapore-piracy-idUSBRE9AB06420131112>