

TINDAK KEJAHATAN DI LAUT: SEBUAH TINJAUAN HUKUM DAN SITUASI DI BEBERAPA KAWASAN DUNIA

Dicky R. Munaf* dan Retno Windari**
Dicky_munaf@yahoo.com

ABSTRACT

Sea crimes have happened since long ago. For centuries some areas of the world such as Malacca Straits and the South China Sea have been the target of the sea crimes. Generally, crimes at sea are an attack on the ship or boat. The criminals take a variety of valuables. International law has provided possibilities to combat the pirates. In the Strait of Malacca, for example, Indonesian government and several associated countries in Malacca have collaborated to solve these problems. In the Gulf of Aden and Somalia Offshore, the UN and various countries have tried to handle it even though the results have not been too encouraging.

Key words: Sea crimes, combat, pirates

1. Pendahuluan

Tindak kejahatan di laut, sepanjang eksistensi peradaban manusia, telah mewarnai perjalanan sejarahnya yang terjadi di berbagai belahan bumi. Jika orang mendengar perompakan, umumnya akan terbayang gambaran romantisme yang ditampilkan oleh para penulis novel dan pembuat film, sebagaimana yang digambarkan dalam sekuel film *Pirates of the Carribean* dan sejenisnya, yaitu gambaran yang hampir mirip dengan kisah Robin Hood. Menurut sejarah pada abad pertengahan terdapat praktik aksi di laut yang disebut *privateering* atau *buccaneers* dan *corsairs*. *Privateer* atau *buccaneers* adalah individu/kapal swasta yang

memperoleh izin dari pemerintah Inggris untuk menyerang kapal-kapal musuh selama masa perang. Keuntungan yang didapat berasal dari hadiah setelah berhasil menangkap kapal yang diserangnya. Sementara itu, *Corsairs* adalah semacam *privateer* tetapi izinnnya diperoleh dari pemerintah Perancis untuk menyerang dan menangkap kapal-kapal musuh Perancis. Pada abad modern semua aksi perompakan, apa pun bentuknya dilakukan dengan kejam.

Terdapat berbagai variasi perompakan yang karakteristik umumnya dibedakan berdasarkan kawasan kejadiannya (Abyankar, 2002). Beberapa wilayah di dunia telah selama berabad-abad menjadi target kegiatan pelaku kejahatan di laut, seperti Selat Malaka dan Laut China Selatan. Menurut seorang ahli sejarah kegiatan-kegiatan seperti ini adalah bagian dari

* Dosen Kelompok Keahlian Ilmu Kemanusiaan FSRD – ITB

**Tenaga Ahli Hukum Laut, Bakorkamla

jaring sosial yang kompleks di kawasan tersebut, yang mencakup elemen-elemen persaingan politik, ekonomi, dan status sosial. Kegiatan-kegiatan tersebut kemudian berlanjut selama beratus-ratus tahun hingga saat ini; dan meskipun jumlahnya menurun namun karakteristik serangannya sangat mengkhawatirkan dan mengganggu (Raymond, 2010).

2. Definisi dan Pengaturan Hukum Internasional

Istilah perompakan (*piracy*) digunakan secara luas dan umumnya masyarakat memahami pengertiannya, salah satunya didefinisikan sebagai “sebuah kejahatan yang dilakukan di atas kapal atau pesawat terbang oleh seseorang atau sekelompok orang yang bukan merupakan otoritas negara. Secara umum bentuknya adalah serangan atau invasi terhadap kapal atau kapal *boat* oleh sekelompok pelaku kejahatan yang disebut perompak. Perompak mengambil barang-barang dan uang tunai dari korbannya, serta biasanya mereka bersenjata dan berbahaya (<http://www.wisegeek.com/what-is-maritime-piracy.htm>)

Hukum internasional telah mendefinisikan perompakan (*piracy*) yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut PBB tahun 1982 (UNCLOS 1992) yaitu: “Perompakan adalah semua tindakan kekerasan atau penahanan yang melawan hukum, yang dilakukan untuk *keuntungan diri sendiri* oleh awak kapal atau penumpang kapal atau pesawat terbang dilakukan *di laut bebas terhadap kapal lain* atau pesawat terbang lain atau terhadap orang atau barang di atas kapal atau pesawat terbang tersebut” (Pasal 101). Definisi

perompakan dalam UNCLOS ini agak sempit karena hanya mencakup bahwa perompakan harus terjadi di laut bebas (*high seas*) dan dilakukan oleh sebuah kapal melawan kapal lainnya, dan tidak termasuk dalam definisi tersebut kejahatan yang dilakukan di laut teritorial dan tanpa melibatkan dua kapal.

Terhadap kejahatan perompakan/*piracy* yang terjadi di laut bebas, Hukum Laut PBB mewajibkan negara-negara untuk bekerja sama menumpasnya (Pasal 100) dan juga memberikan hak kepada negara mana pun untuk menangkap kapal atau pesawat udara perompak, atau kapal/pesawat udara yang diambil dan dikuasai oleh perompak, dan menahan perompaknya serta menyita barang-barang di atas kapal. Pengadilan dari negara yang menangkap kapal/pesawat udara perompak tersebut dapat memutuskan hukuman pidananya, dan juga dapat memutuskan tindakan yang akan diambil terkait dengan kapal, pesawat udara, atau barang-barang, dengan tetap menghormati hak-hak pihak ketiga yang beritikad baik (Pasal 105). Isi Pasal 105 menyatakan bahwa negara yang berhasil menangkap perompak memiliki kekuasaan/hak yang sangat besar, yaitu berhak untuk menahan orang dan menyita barang-barang, memutuskan hukuman atas kejahatan tersebut, dan berhak untuk mengajukan orang-orang yang ditangkap dan barang-barang yang disita ke pengadilan.

IMO membedakan pengertian *piracy* dan *armed robbery* yang didefinisikan sebagai “Setiap tindakan melawan hukum berupa kejahatan atau menahan atau memusnahkan atau mengancam, di luar dari kejahatan

'*piracy*', yang ditujukan terhadap sebuah kapal atau terhadap orang atau barang-barang di atas kapal yang bersangkutan, di dalam wilayah teritorial sebuah negara". Definisi oleh IMO ini dimaksudkan untuk menyikapi definisi tentang *piracy* dalam UNCLOS yang tidak mengatur *piracy* di dalam laut teritorial. Dengan definisi tersebut IMO telah menerbitkan berbagai regulasi atau pedoman kepada negara pantai untuk mencegah dan menanggulangi perampokan bersenjata di laut, yaitu dalam bentuk resolusi, circular, dan mengadakan revisi terhadap Konvensi *Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)*.

3. Program IMO tentang penanggulangan perompakan dan perampokan bersenjata di laut

Sejak tahun 1998 IMO telah mengimplemantasikan berbagai projek antiperompakan jangka panjang, yang fase pertamanya terdiri atas berbagai seminar dan workshop regional yang dihadiri perwakilan-perwakilan pemerintah yang di wilayah perairannya terjadi kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata. Dalam fase kedua dari program tersebut, IMO mengirimkan misi untuk melakukan evaluasi dan asesmen ke berbagai kawasan. Tujuannya adalah untuk membuat/membentuk perjanjian di kawasan-kawasan (*regional agreement*) dalam mengimplemantasikan langkah tindak penanggulangan perompakan.

Kerja sama regional memiliki peran penting dalam menyelesaikan permasalahan perompakan dan perampokan bersenjata di laut,

dibuktikan dengan suksesnya kerja sama penanggulangan insiden keamanan di laut di Selat Malaka dan Selat Singapura. Perjanjian kerja sama kawasan untuk melawan perompakan dan kejahatan bersenjata terhadap kapal (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia/RECAAP*), melalui kerja sama berbagi informasi merupakan sebuah keberhasilan yang akan dicontoh oleh IMO di kawasan-kawasan lain (<http://www.imo.org/ourwork/security/piracyarmedrobbery/Pages/Default.aspx>).

4. Situasi di Selat Malaka

Menurut data yang dikumpulkan *International Maritime Bureau (IMB)* - sebuah organisasi nirlaba di bawah *International Chamber of Commerce (ICC)* yang memiliki *IMB Piracy Reporting Centre*, dan menangani laporan perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal-kapal laut – rata-rata kejahatan terhadap kapal-kapal laut di perairan Selat Malaka terjadi pada jarak 11,2 km dari garis pangkal negara pantai. Dengan demikian, kejahatan laut yang terjadi tidak dapat dikategorikan sebagai *piracy* sesuai Konvensi Hukum Laut PBB karena tidak terjadi di laut bebas tapi di laut teritorial

Pemerintah Indonesia dalam setiap kesempatan menyampaikan bahwa semua pihak harus secara tepat memakai istilah kejahatan di laut, sesuai dengan Konvensi Hukum Laut PBB. Misalnya tidak memakai istilah perompakan (*piracy*) terhadap kejahatan di laut yang terjadi di dalam batas 12 mil laut dari garis pangkal Indonesia.

Terhadap situasi keamanan di Selat Malaka, Indonesia telah bahu membahu dengan negara-negara pantai yang lain berusaha bekerja sama dengan komunitas maritim dunia untuk mencari solusi menekan jumlah insiden yang terjadi. Pada tahun 2005, Indonesia telah menjadi tuan rumah penyelenggaraan *The Jakarta Meeting on the Malacca Straits: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection*. Pada pertemuan yang disponsori IMO itu, untuk pertama kalinya ketiga negara pantai Selat Malaka duduk bersama-sama dan berdiskusi dengan negara-negara lain yang memiliki kepentingan di Selat Malaka (*User States*) guna mencari formula kerja sama menangani isu keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan, sesuai dengan pasal 43 UNCLOS. Pertemuan ini dilanjutkan dengan pertemuan-pertemuan sejenis di Kuala Lumpur dan Singapura yang menghasilkan kesepakatan *burden sharing* dalam mengelola Selat Malaka di antara negara-negara pantai, negara yang memiliki kepentingan ekonomi (*user states*), dan komunitas pelayaran dunia.

Upaya yang dilakukan oleh negara pantai Selat Malaka tersebut berhasil menekan jumlah insiden keamanan hampir ke tingkat nol (*close to zero level*), yaitu antara lain melalui *joint patrol* oleh angkatan laut Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Telah terjadi penurunan jumlah perampokan di laut secara drastis; dari 38 kasus pada tahun 2004 menjadi hanya 9 kasus pada tahun 2006. Pada tahun 2010 IMB bahkan melaporkan ancaman perampokan laut di Selat Malaka hampir nol. Meskipun demikian, perlu dicatat masih adanya

ancaman terorisme dan kejahatan laut lainnya yang perlu diwaspadai (<http://maritimesecurity.asia/free-2/piracy-2/drastic-drop-in-piracy-in-malacca-straits/>).

5. Perompakan di Teluk Aden dan Lepas Pantai Somalia

Tahun-tahun belakangan ini kawasan yang menjadi sorotan dunia karena meningkat dengan pesatnya jumlah insiden perompakan adalah kawasan Teluk Aden dan Lepas Pantai Somalia. Hakim Julio Treves (2009) mengatakan bahwa pada umumnya serangan perompak ini dilakukan oleh kelompok bersenjata, yang sejak tahun 1990-an telah melakukan kejahatan menangkap dan menyandera kapal-kapal untuk meminta tebusan. Sebagian besar kejahatan tersebut dilakukan di laut teritorial dan mereka mengklaim bahwa tindakan tersebut dilakukan untuk melindungi sumber daya perikanan (dengan alasan bahwa tidak ada kekuatan pemerintah yang efektif untuk menegakkan hukum).

Aksi perompakan tersebut merupakan ancaman bagi kapal yang berlayar dari Terusan Suez melewati Teluk Aden menuju kawasan antara Tanduk Afrika dan Semenanjung Arab. Situasi ini sangat berbahaya bagi dunia karena perompak juga menyerang kapal-kapal yang mengangkut bantuan kemanusiaan (Treves, 2009).

Terhadap situasi di Somalia ini Sekretaris Jenderal PBB mengatakan bahwa situasinya sudah *unacceptable* dan membutuhkan respons bersama yang terkoordinasi di antara negara-negara di dunia. Serangan yang umumnya dilakukan adalah menyerang

kapal-kapal di luar laut territorial (laut bebas) dan kemudian membawanya ke dalam laut territorial Somalia.

Sebagai langkah untuk mengatasi masalah di Somalia ini, Dewan Keamanan PBB telah mengaitkan/merujuk kejahatan perompakan ini sebagai pelanggaran Bab VII Piagam PBB, yang menyatakan perompakan tersebut merupakan ancaman terhadap perdamaian dan keamanan dunia. Bab VII Piagam PBB menyatakan bahwa jika situasi sudah dinyatakan bertambah buruk, Dewan Keamanan PBB dapat menggunakan kekuatan militer, baik darat, laut, atau udara untuk menjaga atau mengembalikan situasi perdamaian dan keamanan dunia.

Dengan rujukan ini Dewan Keamanan PBB telah menerbitkan sejumlah Resolusi yaitu Resolusi No.1816 (2 Juni 2008, berlaku 6 bulan sejak ditetapkan); No.1846 (2 Desember 2008, berlaku 6 bulan sejak ditetapkan); No.1851 (16 Desember 2008, berlaku 12 bulan sejak ditetapkan); No. 1897 (30 Nopember 2009, berlaku 12 bulan sejak ditetapkan); dan No. 1950 (23 Nopember 2010, berlaku 12 bulan sejak ditetapkan). Batasan resolusi ini adalah izin/otorisasi yang diberikan terbatas waktunya, ruang lingkungannya hanya berlaku pada situasi di Somalia, artinya tidak dapat diterapkan di negara selain Somalia. Penerapannya tidak boleh mengganggu kapal dari negara lain yang sedang berlayar lintas damai di perairan tersebut, serta tidak boleh dianggap sebagai dasar hukum kebiasaan internasional baru, yang artinya jika pada masa mendatang di tempat-tempat lain terdapat situasi yang serupa di Somalia ini, bukan berarti resolusi ini

bisa secara otomatis diterapkan (Treves, 2009).

Terkait dengan upaya peningkatan keamanan di kapal, IMO melalui *Maritime Safety Committee (MSC)* telah menerbitkan Circular No. MSC.1/Circ. 1334 yang menyatakan bahwa tanggung jawab utama terhadap keselamatan dan keamanan kapal berada di tangan perusahaan pelayaran dan nahkoda dalam melakukan tindakan pencegahan perompakan ketika kapal melewati wilayah yang terdapat ancaman perompakan. Negara-negara anggota IMO diminta untuk menginformasikan mengenai circular ini kepada pemilik kapal, operator kapal, perusahaan pelayaran, para nahkoda, dan awak kapal serta seluruh pihak terkait. IMO juga menerbitkan Circular No. MSC.1/Circ. 1337 yang memuat *Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area versi ke 3 (BMP3)*.

Tujuan BMP untuk membantu kapal-kapal menghindari, mencegah, atau menunda serangan perompak di lepas pantai Somalia, termasuk kawasan Teluk Aden dan Laut Arab. Pengalaman yang didukung oleh data menunjukkan kapal-kapal yang menerapkan rekomendasi dalam BMP ini secara signifikan dapat mencegah kapal tersebut menjadi korban perompakan. Tidak semua pedoman dalam BMP ini dapat diterapkan pada semua jenis kapal. Dalam membuat *Risk Assessment* perlu ditentukan pedoman mana yang dapat diterapkan untuk masing-masing kapal (<http://www.imo.org/ourwork/security/piracyarmedrobbery/Pages/Default.aspx>).

6. Daftar Pustaka

Abyankar, Jayant Abyankar. 2002.

Piracy and Maritime Violence: a Global Update, Maritime Violence and Other Security Issues at Sea. Sweden : WMU.

Raymond, Catherine Zara.2010.

Maritime Security in Southeast Asia: Piracy in the waters of Southeast Asia. Asia : Routledge Security in Asia Series.

Treves, Tullio. “Hakim pada Pengadilan International Tentang Hukum Laut (ITLOS)”
European Journal of International Law Vol. 20 no. 2, 2009.

<http://www.wisegeek.com/what-is-maritime-piracy.htm>

<http://www.imo.org/ourwork/security/piracyarmedrobbery/Pages/Default.aspx>

<http://maritimesecurity.asia/free-2/piracy-2/drastic-drop-in-piracy-in-malacca-straits/>