

Jurnal **LEGALITA**

MENGEMBANGKAN INTELEKTUALITAS, MEMBANGUN BUDAYA SADAR HUKUM

Pemberdayaan Usaha Mikro Melalui Kebijakan Hukum

Dr. Didiek R. Mawardi, S.H., M.H.

Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Otonomi Daerah

Salis M. Abduh, S.H. M.H.

**Implementasi Tindakan Rehabilitasi Terhadap Anak
Sebagai Pelaku Tindak Pidana Pencabulan (Studi di Pengadilan Negeri Kotabumi)**

Kamilatun, S.H., M.H. dan Ade Mutiawati

**PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN PENGGUNA JASA
TRANSPORTASI JALAN ONLINE**

Kasmawati, S.H., M.Hum.

**TINJAUAN YURIDIS TENTANG HAK ATAS INFORMASI
YANG BENAR, JELAS DAN JUJUR**

(Kajian Perlindungan Konsumen Terhadap Iklan Yang Menyesatkan)

Dianne Eka Rusmawati, S.H., M.H.

**PENERAPAN HUKUM PIDANA TERHADAP ANAK YANG MELAKUKAN
TINDAK PIDANA PENCURIAN SECARA BERSEKUTU**

Ibrahim Fikma Edrisy, S.H., M.H.

**PEMBATALAN PERNYATAAN PAILIT
BAGI AHLI WARIS PENJAMIN UTANG DAN AKIBAT HUKUMNYA**

M. Wendi Trijaya, S.H., M.Hum.

**ANALISIS YURIDIS PERAN SERTA MASYARAKAT TERHADAP BUDAYA MEROKOK DI
KALANGAN REMAJA USIA SEKOLAH**

M. Ruhly Kesuma Dinata, S.H., M.H.

PEMBAJAKAN DAN PEROMPAKAN BERSENJATA DI SELAT MALAKA

Yunita Maya Putri, S.H., M.H. dan Ria Wierma Putri, S.H., M.H.

LEGALITA

Volume XVI

Nomor 1

Mei 2018

ISSN: 1412 - 2480



**SEKOLAH TINGGI ILMU HUKUM (STIH) MUHAMMADIYAH
KOTABUMI - LAMPUNG**



Jurnal **LEGALITA**

Mengembangkan Intelektualitas
Membangun Budaya Sadar Hukum

ISSN : 1412-2480

Volume XVI Nomor 1
Mei 2018

Diterbitkan oleh:

**SEKOLAH TINGGI ILMU HUKUM (STIH)
MUHAMMADIYAH KOTABUMI LAMPUNG**

Jl. Hasan Kepala Ratu No. 1052 KM. 3 Sendangsari Kotabumi Lampung Utara,
Telp. (0724) 22258, Fax. (0724) 328287 email: jurnallegalita@gmail.com

Pemimpin Umum/Penanggungjawab :

Dr. Didiek R. Mawardi, S.H., M.H.

Pemimpin Redaksi :

Dr. Slamet Haryadi, S.H., M.Hum.

Dewan Redaksi :

Salis M. Abduh, S.H., M.H., Muhammad Idran, S.H., M.H.,
Kamilatun, S.H., M.H., Ibrahim Fikma Edrisy, S.H., M.H.,
Irhammudin, S.H., M.H.

Mitra Bestari :

Prof. Dr. I Gede AB. Wiranata, S.H., M.H. (FH UNILA)

Dr. Oki Hajiansyah Wahab, S.H., M.H. (FH UM Metro)

Redaktur Pelaksana :

Suwardi, S.H., M.H.

Sekretaris Redaksi :

M. Ruhly Kesuma Dinata, S.H., M.H.

Bendahara :

Ibrahim Fikma Edrisy, S.H., M.H.

Sirkulasi :

Hendraji, S.H.

Pracetak/Desain Grafis :

Adi Wibowo, S.T., M.T.I.

Alamat Redaksi :

Jl. Hasan Kepala Ratu No. 1052 Sendangsari Kotabumi Lampung Utara
Telp. (0724) 22258, Fax. (0724) 328287 e-mail : jurnallegalita@gmail.com

Redaksi

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas taufik, hidayah dan ridho-Nya telah menyertai terbitnya Jurnal LEGALITA yang ditangan pembaca yaitu Volume XVI Nomor 1, Mei 2018.

Edisi ini Jurnal LEGALITA mengangkat berbagai kajian yang dilakukan oleh berbagai penulis dari STIH Muhammadiyah Kotabumi Lampung sendiri maupun perguruan tinggi lain khususnya di provinsi Lampung. Pertama adalah tulisan Didiek R. Mawardi yang berjudul Pemberdayaan Usaha Mikro Melalui Kebijakan Hukum. Pemberdayaan Usaha Mikro (UMi) memerlukan pemikiran dan tindakan yang lebih serius dari pemerintah kabupaten/kota untuk berinisiasi menetapkan berbagai kebijakan hukum yang mengakomodir nilai-nilai progresifitas, responsifitas dan berkeadilan agar terwujud iklim usaha yang kondusif untuk maju dan berkembangnya UMi menjadi Usaha Kecil melalui kerja bersama atau sinergi dengan berbagai pihak yang berkepentingan sehingga kemakmuran dapat didistribusikan secara merata. sehingga formulasi kebijakan benar-benar merupakan out put yang mengakomodir kebutuhan dan kepentingan UMi. Sangat diperlukan *political will* yang kuat dari Bupati atau Walikota terhadap pemberdayaan UMi. Tulisan yang Kedua adalah tentang Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Otonomi Daerah oleh Salis M. Abduh. Di dalam tulisan ini dinyatakan bahwa secara konseptual rumusan kebijakan tentang otonomi daerah di Indonesia sudah dilakukan dengan maksimal. Akan tetapi, kenyataannya pada tingkat implementasi pelaksanaan otonomi daerah menunjukkan pelaksanaan otonomi daerah yang dimaksud belum berjalan sebagaimana diharapkan.

Tulisan yang Ketiga adalah karya Kamilatun dan Ade Mutiawati yang berjudul Implementasi Tindakan Rehabilitasi Terhadap Anak Sebagai Pelaku Tindak Pidana Pencabulan (Studi di Pengadilan Negeri Kotabumi). Dalam hasil penelitian ini dipaparkan bahwa rehabilitasi anak diselenggarakan dengan tujuan untuk mendidik kembali dan memperbaiki sikap dan perilaku anak, sehingga ia dapat meninggalkan perilaku buruknya yang selama ini telah dilakukannya, dengan memberikan bimbingan dan pendidikan dalam rangka

rehabilitas dan resosialisasi, menjadi landasan peradilan pidana anak.

Selanjutnya tulisan Kasmawati tentang Perlindungan Hukum Konsumen Pengguna Jasa Transportasi Jalan *Online*. Cukup menarik untuk dibaca karena saat kita telah memasuki dunia yang serba *online*. Fenomena usaha transportasi berbasis aplikasi melalui media internet seperti Go-Jek, Grab Car, dan sebagainya merupakan bentuk perkembangan baru atas usaha transportasi jasa yang ada. Hadirnya transportasi *online* di kota-kota besar memang mempermudah hidup masyarakat selain itu transportasi *online* juga menggunakan metode pembayaran lebih canggih, praktis, murah dan banyak promo. Perlindungan hukumnya terdapat dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan, dan tentunya UU No. 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen. Masih terkait dengan perlindungan konsumen, Dianne Eka Rusmawati mengangkat tema tentang Tinjauan Yuridis Tentang Hak Atas Informasi Yang Benar, Jelas dan Jujur (Kajian Perlindungan Konsumen Terhadap Iklan Yang Menyesatkan). Pada tulisan ini dapat diketahui bahwa bentuk perlindungan kepada konsumen terkait iklan yang menyesatkan diatur dalam Pasal 10, 12, 13, dan Pasal 17 UU No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 33 UU Pangan, Pasal 44 PP Tentang Label Iklan dan Iklan Pangan serta dalam Bab II Etika Pariwara Indonesia.

Pada edisi ini Ibrahim Fikma Edrisy mengangkat tema tentang Penerapan Hukum Pidana Terhadap Anak yang Melakukan Tindak Pidana Pencurian Secara Bersekutu. Penelitian perkara di Pengadilan Negeri Kotabumi ini dapat diketahui bahwa Penerapan hukum pidana terhadap anak yang melakukan tindak pidana pencurian secara bersekutu dalam perkara Nomor 9/Pid.Sus-Anak/2015/PN ialah didasarkan pada adanya tuntutan dari Penuntut Umum, fakta bahwa terdakwa didampingi atau tidak didampingi oleh penasehat hukum, adanya surat dakwaan, adanya pembuktian berdasarkan alat bukti, terdakwa terbukti melanggar pasal-pasal yang didakwakan serta terdapat hal-hal yang meringankan maupun memberatkan terdakwa.

Pembatalan Pernyataan Pailit Bagi Ahli Waris Penjamin Utang Dan Akibat Hukumnya merupakan judul yang diangkat oleh M. Wendi Trijaya. Tulisan ini melihat akibat hukum apabila pernyataan pailit dibatalkan. Sehingga disimpulkan bahwa Peninjauan Kembali memberikan akibat hukum bagi status hukum para ahli waris penjamin yang telah dinyatakan pailit oleh Pengadilan Niaga Makasar harus dipulihkan dalam keadaan semula yang artinya para ahli waris penjamin tidak lagi berada dalam keadaan pailit dan memiliki hak untuk mengurus seluruh hartanya kembali.

Maraknya remaja usia sekolah yang mulai merokok bukan hanya menjadi tanggung jawab orang tua untuk mencegahnya, namun menjadi tanggung jawab bersama seluruh lapisan masyarakat sehingga generasi penerus bangsa ini bisa dihindarkan dari perbuatan merokok tersebut. Untuk itu M. Ruhly Kesuma Dinata tertarik untuk melihat peran serta masyarakat sehingga membuat sebuah tulisan dengan judul Analisis Yuridis Peran Serta Masyarakat Terhadap Budaya Merokok Di Kalangan Remaja Usia Sekolah.

Tulisan terakhir yang disajikan di dalam jurnal ini adalah Pembajakan Dan Perompakan Bersenjata Di Selat Malaka, yang merupakan karya Yunita Maya Putri dan Ria Wierma Putri. Sering terjadinya pembajakan dan perompakan di Selat Malaka membuat beberapa Negara yang berkepentingan di kawasan tersebut memberlakukan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* sejak 1 Juli 2004. Namun di sisi lain Indonesia masih enggan untuk melepaskan selat tersebut menjadi *international strait* untuk Selat Malaka karena konsepsi ini akan mengandung arti bahwa selat tersebut merupakan milik atau mempunyai status internasional. Jika Indonesia meletakkan perairan Selat Malaka di bawah kedaulatan dan pengawasannya sebagai akibat UU No. 4 Tahun 1960 bukan berarti kita melarang lalu-lintas kapal-kapal asing, tetapi mengatur karena keadaan khusus selat itu.

Semoga kehadiran Jurnal LEGALITA Volume XVI Nomor 1, Mei 2018. Dapat memenuhi harapan pembaca. selamat membaca semoga bermanfaat.

Billahi Fii Sabililhaq Fastabiqul Khairat

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Salam Redaksi

Daftar Isi

Pemberdayaan Usaha Mikro Melalui Kebijakan Hukum <i>Dr. Didiek R. Mawardi, S.H., M.H.</i>	1
Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Otonomi Daerah <i>Salis M. Abduh, S.H. M.H.</i>	14
Implementasi Tindakan Rehabilitasi Terhadap Anak Sebagai Pelaku Tindak Pidana Pencabulan (Studi di Pengadilan Negeri Kotabumi) <i>Kamilatun, S.H., M.H. dan Ade Mutiawati</i>	25
Perlindungan Hukum Konsumen Pengguna Jasa Transportasi Jalan Online <i>Kasmawati, S.H., M.Hum.</i>	40
Tinjauan Yuridis Tentang Hak Atas Informasi Yang Benar, Jelas dan Jujur (Kajian Perlindungan Konsumen Terhadap Iklan Yang Menyesatkan) <i>Dianne Eka Rusmawati, S.H., M.H.</i>	48
Penerapan Hukum Pidana Terhadap Anak yang Melakukan Tindak Pidana Pencurian Secara Bersekutu <i>Ibrahim Fikma Edrisy, S.H., M.H.</i>	69
Pembatalan Pernyataan Pailit Bagi Ahli Waris Penjamin Utang Dan Akibat Hukumnya <i>M. Wendi Trijaya, S.H., M.Hum.</i>	85
Analisis Yuridis Peran Serta Masyarakat Terhadap Budaya Merokok Di Kalangan Remaja Usia Sekolah <i>M. Ruhly Kesuma Dinata, S.H., M.H.</i>	111
Pembajakan Dan Perompakan Bersenjata Di Selat Malaka <i>Yunita Maya Putri, S.H., M.H. dan Ria Wierma Putri, S.H.</i>	121

**PEMBAJAKAN DAN PEROMPAKAN BERSENJATA
DI SELAT MALAKA**

Yunita Maya Putri, S.H., M.H.

Ria Wierma Putri, S.H., M.H.

maiya_87@yahoo.co.id

Fakultas Hukum Universitas Lampung

Abstrak

Selat Malaka memperoleh perhatian dunia karena fungsinya dalam percaturan politik, ekonomi, dan keamanan internasional. Isu keamanan Selat Malaka, terutama terhadap perompakan, disebabkan beberapa hal antara lain faktor geografis, ruang koordinasi antar instansi, kegiatan pengamanan yang dilaksanakan sebagai rutinitas belaka. Lemahnya pengamanan negara-negara pantai memberi peluang pihak asing mengambil manfaat dari kondisi yang ada, baik aktor-aktor negara maupun non-negara. Maka dari yurisdiksi penanganan kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata di Selat Malaka perlu dibahas, serta realisasi upaya-upaya yang dilakukan dalam memberantas kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata di Selat Malaka.

A. Pendahuluan

Selat Malaka merupakan salah satu selat yang mempunyai arus lalu lintas yang paling sibuk di dunia. Selat Malaka setidaknya dilewati 200 kapal setiap harinya. Isu Selat Malaka senantiasa memperoleh perhatian dunia karena fungsinya yang vital dalam percaturan politik, ekonomi, dan keamanan internasional. Keamanan selat ini kian penting seiring pemberlakuan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* sejak 1 Juli 2004. Pada lawatan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono ke Amerika Serikat (AS) dan Jepang, amat mungkin isu Selat Malaka akan menjadi salah satu topik pembicaraan para pemimpin kedua negara.¹

Isu hangat ihwal keamanan Selat Malaka adalah munculnya resolusi *International Transport Workers Federation (ITF)* yang menempatkan Indonesia dalam daftar hitam lembaga itu. Risikonya, pelaut Indonesia dapat ditolak bekerja di kapal-kapal niaga karena dinilai amat berisiko terhadap keamanan pelabuhan dan pelayaran internasional. Terkait resolusi ITF, AS akan memberlakukan *Standard Operating Procedures Regarding the Detention of Certain High Risk Crewmember*. Meski belum diketahui kapan diberlakukan, namun bisa dipastikan biaya penjagaan *high-risk crew member* adalah 36 dollar AS per jam untuk minimal dua petugas penjaga.²

Bagi Indonesia, komponen biaya ini akan membuat daya saing pelaut Indonesia merosot. Resolusi ITF muncul karena Indonesia dianggap tidak serius menangani kasus perompakan di Selat Malaka, seperti dua kasus terakhir terhadap kapal tunda (*tug boat*) milik Jepang Idate dan kapal tanker MV Tri Samudra milik PT Humpuss beberapa waktu lalu. Masih menonjolnya isu keamanan Selat Malaka, terutama terhadap perompakan, disebabkan beberapa hal antara lain:³

Pertama, faktor geografis. Selat Malaka merupakan selat dengan panjang sekitar 900 km mulai dari perbatasan Laut Andaman hingga Selat Philips, terletak di antara Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaysia. Lebar Selat Malaka bervariasi. Lebar tersempit 1,9 km dan terluas sekitar 100 km. Dengan kondisi geografis demikian, tidak mudah mengawasi seluruh sektor di selat itu pada saat bersamaan.

¹International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) sejak 1 Juli 2004.

²Djoko Sumaryono, Jangan Terlambat Tangani Selat Malaka, Kompas, 27 Mei 2005.

³ibid.

Kedua, ruang koordinasi antar instansi. Meski secara resmi ada Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) yang memiliki kewenangan pengamanan, namun dalam pelaksanaannya tidak bergigi. Terlebih pascapemisahan TNI dan Polri, kinerja Bakorkamla mengalami penurunan karena pihak-pihak terkait melakukan pengamanan sendiri-sendiri. Dampaknya, tercipta inefisiensi karena sumber daya pengamanan yang masih terbatas beroperasi tanpa koordinasi.

Ketiga, kegiatan pengamanan dilaksanakan sebagai rutinitas belaka. Saat ini pengamanan Selat Malaka oleh instansi-instansi terkait sudah terjebak rutinitas. Karena rutin, kinerja pengamanan pun tidak maksimal dan cenderung kurang responsif terhadap ancaman. Padahal, ancaman dan gangguan keamanan di Selat Malaka menuntut instansi-instansi terkait untuk kreatif mencari pola-pola baru pengamanan agar bisa mengimbangi modus operasi perompak yang berubah-ubah dan dinamis.

Lemahnya pengamanan negara-negara pantai memberi peluang pihak asing mengambil manfaat dari kondisi yang ada, baik aktor-aktor negara maupun non-negara. Aktor negara, yaitu negara-negara pengguna yang berkepentingan atas keamanan Selat Malaka, bukan saja berkeinginan membantu pengamanan selat itu, tetapi juga berkeinginan terlibat langsung dengan mengirim patroli Angkatan Laut untuk mengawal armada niaga yang sedang berlayar di Selat Malaka.

Untuk keamanan, dari aspek laut Selat Malaka, dilaksanakan dua Lantamal (Pangkalan Utama Angkatan Laut): Lantamal I Belawan dan Lantamal VII Tanjung Pinang, masing-masing Lantamal memiliki beberapa Lanal (Pangkalan angkatan Laut), seperti Lanal Lhok Seumawe dan Lanal Tanjung Balai Karimun. Dari aspek darat, gelar TNI AD dalam dua Kodam di sekitar Selat Malaka, yaitu Kodam Iskandar Muda dan Kodam I/ Bukit Barisan. Sedangkan Polri memiliki empat polda yang berbatasan dengan Selat Malaka, yaitu Polda Nanggroe Aceh Darussalam, Polda Sumatera Utara, Polda Riau, dan Polda Kepulauan Riau.⁴

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas, penulis akan membahas tentang: (1) bagaimana yurisdiksi penanganan kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata di Selat Malaka, dan; (2) bagaimana realisasi upaya pemberantasan kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata di Selat Malaka.

⁴ Ibid.

B. Pembahasan

Pembajakan di laut sesuai pasal 101 *United Nations Convention on the Laws of the Sea (UNCLOS)* of 1982 menyatakan bahwa pembajakan di laut terdiri dari salah satu tindakan sebagai berikut:

1. Setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah atau setiap tindakan memusnahkan yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang dari kapal atau pesawat udara swasta ditujukan:
 - a) di atas laut lepas terhadap kapal atau pesawat udara lain atau terhadap orang atau barang yang ada di atas kapal atau pesawat udara yang dibajak
 - b) terhadap suatu kapal, pesawat udara, orang atau barang di suatu tempat di luar yurisdiksi negara manapun
2. Setiap tindakan turut serta secara sukarela dalam pengoperasian suatu kapal atau pesawat udara dengan mengetahui fakta sebagai kapal pembajak.
3. Setiap tindakan mengajak atau dengan sengaja membantu tindakan yang disebutkan.

Ketentuan – ketentuan yang relevan lainnya dalam Konvensi Hukum Laut 1982 berkenaan dengan pembajakan adalah sebagai berikut:

- a. Sebuah kapal atau pesawat udara dapat memiliki kebangsaannya walaupun telah menjadi kapal atau pesawat udara perompak. Tetap dimilikinya atau hilangnya kebangsaan ditentukan oleh hukum negara yang telah memberikan kebangsaan tersebut (Pasal 104)
- b. Setiap negara dapat melakukan penyitaan sebuah kapal atau pesawat udara yang telah diambil oleh pihak perompak atau berada di bawah pengendalian perompak, dan menangkap orang-orang yang terlibat untuk diadili oleh pengadilan-pengadilan negara yang melakukan tindakan penyitaan (Pasal 105).

Ketentuan ini menunjukkan bahwa yurisdiksi yang dapat diberlakukan sehubungan dengan pembajakan/ perompakan adalah sesuatu yang bersifat universal.

Penyataan demikian hanya dapat dilakukan oleh kapal perang atau pesawat udara militer atau kapal-kapal atau pesawat-pesawat udara yang secara jelas diberi tanda dan dapat dikenal sebagai sedang dalam dinas pemerintah dan yang diberi wewenang untuk melakukan tindakan demikian (Pasal 107).

Sedangkan, perompakan bersenjata didefinisikan dalam *the Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships (resolution A.922(22), Annex, paragraph 2.2)*, as follows: *Armed robbery against ships means any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State's jurisdiction over such offences.*⁵ Perompakan bersenjata (*armed robbery*) di laut diatur dalam Kitab Undang Undang Pidana Buku II.

KHL 1982 mengatur mengenai pembajakan yang di lakukan di dan/atau oleh pesawat udara. Sedangkan KUHP tidak mengatur mengenai pembajakan di pesawat udara hanya mengatur perompakan di kapal. Sama seperti halnya KHL 1982, KUHP juga mengenal tindakan ikut serta dan pembantuan dalam perompakan.

PBB telah menetapkan pembajakan dan perompakan bersenjata sebagai salahsatu dari 18 kejahatan transnasional yang disepakati antara lain: *'money laundering, terrorist activities, theft of art and cultural objects, theft of intellectual, illicit traffic in arms, sea piracy, hijacking on land, insurance fraud, computer crime, environmental crime, trafficking in person, trade human body parts, illicit drug trafficking, fraudulent bankruptcy, infiltration of legal business, corruption and bribery of public officials and finally other offences committed by organized criminal group.'* Oleh karena itu perompakan bersenjata dapat dikategorikan sebagai kejahatan transnasional karena telah memenuhi unsur-unsurnya.

Perserikatan Bangsa Bangsa mendefinisikan kejahatan transnasional sebagai tindakan kekerasan yang dilakukan, dicegah dan/atau membawa dampak baik secara langsung maupun tidak langsung pada lebih dari satu negara.⁶ Kejahatan transnasional berbeda dengan kejahatan internasional karena kejahatan transnasional dapat diadili dengan hukum internasional dan hukum nasional.

Kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata berbeda, bukan berkenaan dengan perbuatannya tetapi lebih pada *locus delicti* nya. Namun demikian kejahatan perompakan walaupun terjadi di wilayah suatu negara digolongkan kedalam kejahatan transnasional.

⁵Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships, Issued monthly - Acts reported during March 2005. www.imo.org.

⁶Dikutif dari Ralf Emmers. *The threat of transnational crime in South East Asia: Drug Trafficking, Human Smuggling and Sea Piracy*, p. 2.

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut maka ditetapkan sebagai berikut:

*"Incidents of piracy and armed robbery in the territorial sea or in a port areas are perceived as crimes against the state and thus subject to its national laws. The Convention permits a coastal State to exercise the right of hot pursuit of a foreign ship if its competent authorities have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of the coastal State. Hot pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters, the archipelagic waters, the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. Once it is broken off it cannot be resumed. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own State or of a third State."*⁷

Kondisi geografis wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki posisi strategis sebagai jalur komunikasi alu lintas laut (*sea lane on communication*) di dunia. Atas dasar tersebut dapat dipahami bahwa wilayah Indonesia sangat rawan terhadap kejahatan pembajakan dan perompakan di laut. Faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadi pembajakan dan perompakan di laut antara lain adalah: (1) masih adanya masyarakat yang tinggal di daerah pesisir yang tidak memiliki pekerjaan tetap sehingga dalam memenuhi kebutuhannya sehari-hari terpaksa melakukan tindak kejahatan perompakan; (2) Krisis moneter yang dialami bangsa Indonesia mengakibatkan para pekerja kecil yang tinggal di daerah pesisir kehilangan sumber mata pencahariannya sehingga untuk menambah penghasilan perompakan menjadi alternatif; (3) menurunnya kondisi perekonomian nasional dengan terjadinya ketidakstabilan harga di pasar pada gilirannya mengurangi kemampuan daya beli masyarakat untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari mengakibatkan terjadi peningkatan tindak kejahatan perompakan; (4) kurang satbilnya situasi keamanan mengakibatkan kepatuatan terhadap hukum menjadi menurun; (5) kurangnya kesiagaan kapal-kapal yang sedang berlayar khususnya di daerah yang

⁷United Nations: Convention on the Law of the Sea.
<http://www.un.org/Depts/los/losconv1.htm>

memungkinkan terjadi perompakan; (6) adanya keterlibatan pelaku pembajakan dari luar negeri yang mengendalikan kegiatan.⁸

Di Asia, negara yang sangat berkepentingan dalam lalu lintas di Selat Malaka adalah Jepang. 90% dari impor minyak mentah yang vital bagi industri negara tersebut yang berasal dari Teluk Persia diangkut melalui Selat Malaka. Sampai tahun 1958 tidak ada persoalan, tetapi sesudah itu Jepang mempergunakan supertankers guna menghemat biaya transport minyak. Padahal lalu lintas *supertankers* diselat tersebut akan dapat membahayakan keselamatan negara pantai. Kita dapat bayangkan betapa besarnya bencana yang akan menimpa negara-negara pantai bila terjadi kecelakaan *supertankers* 200.000 dwt. Dari tahun 1971 sampai akhir tahun 1985 dicatat sekitar 350 kecelakaan baik besar maupun kecil dalam bentuk tabrakan atau kandas. Karena itu, kedua negara pantai meminta supaya *supertankers* seperti Nisseki Maru 372.000 dwt melalui Selat-Selat Makasar dan Lombok.

Negara-negara maritim tertentu merasa khawatir jika pengaturan lalu-lintas di Selat Malaka oleh negara-negara pantai akan mengurangi kebebasan berlayar mereka, sedangkan bagi negara-negara pantai pengaturan tersebut penting sekali untuk menjamin keselamatan dan keamanan wilayahnya. Di samping itu, perubahan strategi militer negara-negara besar menyebabkan Selat Malaka semakin penting karena menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Dalam hal ini, armada-armada Amerika Serikat dan Rusia ingin menggunakan selat tersebut secara bebas tanpa tunduk pada ketentuan-ketentuan negara-negara pantai.

Adanya kepentingan yang bertentangan antara negara-negara maritim besar seperti Jepang, Rusia dan lain-lainnya menuntut agar Selat Malaka dianggap sebagai *international strait* dan *rezim free transit*, sedangkan Indonesia dan Malaysia tetap mempertahankan *rezim innocent passage* dan menganggap Selat Malaka bukan *international strait* tetapi *strait used for international navigation*. Artinya Selat Malaka memang digunakan untuk pelayaran internasional sedangkan statusnya adalah nasional sehingga berada di bawah kedaulatan negara-negara pantai.

Indonesia menolak status *international strait* untuk Selat Malaka karena konsepsi ini akan mengandung arti bahwa selat tersebut merupakan milik atau mempunyai status internasional. Jika Indonesia meletakkan perairan Selat

⁸Kerjasama Asean Dalam Rangka Menanggulangi Kejahatan Lintas Negara. Dirjen Kerjasama DEPLU. Desember 2001. Jakarta. hal 30-31.

Malaka di bawah kedaulatan dan pengawasannya sebagai akibat UU No. 4 Tahun 1960 bukan berarti kita melarang lalu-lintas kapal-kapal asing, tetapi mengatur karena keadaan khusus selat itu. Memperhatikan perbedaan-perbedaan pandangan yang ada di kalangan negara-negara pantai, khususnya antara Indonesia dan Malaysia di satu pihak dan Singapura di pihak lain, maka ketiga negara pantai harus menyatukan pandangan khususnya dalam menghadapi dunia luar. Karena itu Indonesia telah berusaha mengadakan berbagai konsultasi pada bulan Oktober dan November 1971 yang kemudian menghasilkan Pernyataan Bersama 3 Negara tanggal 16 November 1971.

Isi dari pernyataan tersebut adalah bahwa mulai saat itu dalam soal keselamatan pelayaran Selat Malaka dan Selat Singapura tidak lagi dianggap sebagai dua selat tetapi sebagai satu selat, yaitu Selat Malaka dan Singapura. Sesuai dengan prinsip *unity* antara selat Malaka dan selat Singapura tersebut maka ketiga negara pantai kini mengambil tanggung jawab untuk mengatur keselamatan pelayaran di selat-selat tersebut. Masalah selat Malaka-Singapura kini telah dipecah menjadi masalah status selat dan masalah keselamatan pelayaran, ini berarti bahwa sekalipun ketiga negara bersedia bekerjasama dalam soal-soal keselamatan pelayaran, namun status atau kedudukan hukum dari selat-selat tersebut tidaklah terpecahkan.⁹

Selanjutnya, Selat Malaka dianggap sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan tidak akan mempengaruhi status hukum selat tersebut. Sesuai Pasal 34 Konvensi sebagian besar Selat Malaka merupakan bagian-bagian laut wilayah negara pantai. Sebagai selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional, hak lintas yang diberlakukan ialah hak lintas transit (*right of transit passage*) yang tidak boleh dihalangi kecuali dalam keadaan-keadaan tertentu (Pasal 38 Konvensi).

Walaupun rezim hukum yang diberlakukan di selat tersebut bukan *lintas damai* seperti yang terdapat dalam Pasal 47 Konvensi tentang lintas damai di laut wilayah tetapi hanya lintas transit, ketentuan-ketentuan yang terkandung di dalamnya dapat dikatakan telah menjamin kepentingan-kepentingan pokok Indonesia dan Malaysia.

Data yang dikeluarkan *Internasional Maritime Organization* (IMO) menunjukkan bahwa pembajakan dan perompakan bersenjata telah terjadi di berbagai daerah di dunia yang dapat dikelompokkan meliputi Selat Malaka,

⁹Ibid. hal 150.

Samudera Hindia, Afrika Timur, Afrika Barat, Amerika Selatan, Laut Mediterania, Laut Hitam dan Laut China Selatan. Bahkan *International Maritime Bureau* (IMB) Kuala Lumpur mengindikasikan bahwa pada tahun 1999 terdapat 285 laporan pembajakan dan perompakan di perairan Asia, 113 diantaranya terjadi di perairan Indonesia, sementara pada tahun 2000 terjadi peningkatan dengan terjadinya 117 kasus yang merupakan angka tertinggi di dunia.¹⁰

Menurut laporan data dari IMO untuk bulan Maret 2005 saja terjadi beberapa pembajakan dan perompakan bersenjata di Selat Malaka dan wilayah teritorial perairan Indonesia diantaranya, Pembajakan kapal tanker *Tri Samudera* berbendera Indonesia di Pulau Berhala, Pembajakan kapal tunda *Indaten* berbendera Jepang di Selat Malaka, Pembajakan kapal *Ocean Bridge* berbendera Panama di Selat Malaka, Perompakan bersenjata kapal *Grace* berbendera Panama di pelabuhan Sebuku Pulau Laut, Perompakan bersenjata kapal tanker *Bahagia* berbendera Singapura di Pertamina Jetty Tanjung Gerem, Perompakan bersenjata kapal *Darya Rani* berbendera Hongkong di Pelabuhan Sebuku Kalimantan Timur, Perompakan bersenjata kapal tanker *Agate* berbendera Singapura di Laut China Selatan, Perompakan bersenjata kapal *Isadora* berbendera *Cyprus* di Pelabuhan Balikpapan Inner, Laut China Selatan, Perompakan bersenjata kapal *Red Orchid* berbendera Panama di Selat Makasar, Perompakan bersenjata kapal *Jacqueline* berbendera *Antigua* dan *Barbuda* di Panjang *Outer Roads*.¹¹

Dalam menghadapi permasalahan tersebut pemerintah Indonesia sedang mengklarifikasikan angka-angka yang disampaikan IMB dengan angka-angka yang dikumpulkan TNI AL menunjukkan angka yang berbeda. Berdasarkan angka yang dikumpulkan TNI AL pada tahun 2000 tercatat 81 kasus pembajakan dan perompakan yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia yakni Selat Malaka 43 kasus, Laut Jawa 12 kasus, Selat Gelasa 1 kasus, Selat Sunda 5 kasus, Selat Makasar 7 kasus, Selat Karimata 5 kasus, dan Laut Natuna 8 kasus. Dari 81 kasus tersebut hanya 2 kasus yang merupakan pembajakan 79 diantaranya sebagai perompakan. Para pembajak dan perompak menggunakan senjata tajam atau senjata api.

¹⁰*Kerjasama Asean Dalam Rangka Menanggulangi Kejahatan Lintas Negara*. Dirjen Kerjasama DEPLU. Desember 2001. Jakarta. Hal 29.

¹¹*Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships*, Issued monthly - Acts reported during March 2005. www.imo.org.

Banyak teori dalam hukum internasional yang dikemukakan kenapa suatu negara dibenarkan untuk melakukan tindakan hukum (yuridiksi) di suatu negara baik di daratan maupun di lautan. Akan tetapi untuk memahami secara integral tentang permasalahan yang di kemukakan diatas maka haruslah memahami bahwa yuridiksi internasional memberikan kepada semua negara wewenang untuk menjalankan yuridiksi atas orang, benda dan perbuatan dan hal-hal yang terjadi dalam wilayahnya. Seperti yang dikemukakan oleh Lard Macmillan.¹²

“adalah suatu ciri pokok yang penting dalam kedaulatan yang sebenarnya sebagaimana halnya negara merdeka yang berdaulat, bahwa ia harus memiliki atas semua orang dan benda didalam batas wilayahnya dan dalam semua perkara perdata maupun pidana yang timbul diwilayah tersebut”

Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa ada sebuah kondisi pokok yang paling menentukan dalam berlakunya yuridiksi suatu negara yaitu berlakunya asas teritorial. Namun karena pergaulan internasional mengalami perkembangan maka asas tersebut pun mengalami pemahaman yang berkembang pula yaitu apa yang dinamakan dengan asas teritorial yang diperluas. Asas ini, kalau dibahas secara mendalam maka legitimasi keterlibatan negara pihak lain di Selat Malaka dapat dibenarkan.

Berdasarkan prinsip universal, suatu negara dapat melakukan yurisdiksi atas perbuatan pidana (*crime*) yang melanggar kepentingan masyarakat internasional. Perbuatan hukum ini disebut kejahatan internasional. Semua negara berhak menangkap dan menghukum kejahatan ini. Tujuan hukum ini adalah agar kejahatan itu tidak lepas dari jeratan hukum. Awalnya hanya kejahatan perompakan dan kejahatan perang yang dianggap sebagai delik *jure gentium*.¹³ Namun saat ini telah mengalami perkembangan yang saat ini secara garis besar kejahatan-kejahatan yang digolongkan dalam kelompok ini menurut Ramli Atasasmita (2000:11) adalah: (1) *Crime against peace* (misalnya: memulai tindakan perang dengan melakukan agresi atau melanggar perjanjian-perjanjian yang telah disepakati); (2) *Crime against humanity* (misal: membunuh atau membasmi kelompok berdasarkan agama dan ras); dan (3) *Crimes under the laws of war*.

¹²JG.Starke.2003. Pengantar Hukum Internasional.Hal 270.

¹³Ibid. hal 304.

Sedangkan penjabaran dari ketiga jenis kejahatan universal diatas terdapat dalam pasal-pasal Statuta Roma, disisi lain rancangan ketiga dari *The Internasional Criminal Code* tahun 1954, telah menetapkan 13 kejahatan yang dapat dijatuhi pidana berdasarkan prinsip universal, juga jenis tindak pidana internasional yang berasal dari 143 konvensi internasional sejak tahun 1812-1979 adalah 20 tindak pidana internasional. Bassiouni (1986:135) telah menyebutkan 22 jenis kejahatan Internasional.

Dalam prinsip universal sebagaimana di kemukakan oleh *Hugo Grotius* asas *au dedere au punere* yang berarti: terhadap pelaku tindak pidana internasional dapat di pidana oleh negara tempat *locus delicti* terjadi dalam batas teritorial negara tersebut diserahkan atau diekstradisi kepada negara peminta yang memiliki yuridiksi untuk mengadili pelaku tersebut. Jadi intinya adalah walaupun prinsip universal ini berlaku secara luas dan umum, keutamaan akan hak negara setempat adalah lebih utama, terlebih lagi bila dilihat secara menyeluruh hak negara setempat lebih dominan dari negara-negara yang akan meminta atau akan terlibat untuk menindak kejahatan tersebut.

Sesuai dengan uraian diatas maka untuk kejahatan pembajakan di laut berlaku asas universal karena dianggap sebagai *delicta jure gentium* dan terjadi di laut bebas sehingga semua negara dapat mengadili, menangkap dan menghukum pelaku. Sedangkan kejahatan perompakan bersenjata berlaku asas teritorial karena terjadi di wilayah teritorial suatu negara pantai oleh karena itu hak menangkap, mengadili dan menghukum pelaku di miliki oleh negara pantai tempat terjadinya perompakan.

Upaya preventif diarahkan kepada pencegahan terhadap niat-niat pihak tertentu untuk melakukan berbagai pelanggaran dan kejahatan di laut yang meliputi:

1. Memfokuskan kehadiran unsur laut dan patroli udara maritim di perairan perbatasan dan jalur-jalur laut strategis serta perairan rawan secara selektif yaitu Selat Malaka, Selat Singapura, Perairan Natuna, Selat Karimata, perairan Bangka-Belitung, Selat Makasar, perairan Kalimantan Timur dan Laut Sulawesi.
2. Pelaksanaan gelar pangkalan di wilayah tertentu khususnya daerah rawan denga mengembangkan fungsi, operasi unsur-unsur laut dan udara TNI AL untuk meningkatkan ketahanan operasi, fungsi patroli keamanan laut justisial, pembinaan dan penyuluhan hukum bersama instansi terkait.

3. Kerjasama dengan Angkatan Laut Singapura, Malaysia dan Filipina untuk melaksanakan patroli terkoordinasi di Selat Malaka, Selat Singapura dan perbatasan Indonesia-Filipina.
4. Pembangunan Pusat Komando dan Pengendalian (PUSKODAL) di Batam sebagai pilot project pembangunan PUSKODAL lainnya yang akan dibangun secara bertahap.
5. Peningkatan kemampuan deteksi dini unsur laut dan udara TNI AL serta pos-pos TNI AL di daerah-daerah rawan dalam rangka memperoleh data intelijen maritim yang tepat dan akurat tentang berbagai bentuk gangguan keamanan di laut.
6. Penggelaran operasi intelijen maritime di daerah-daerah rawan melalui penempatan personel intelijen
7. Keikutsertaan seluruh kekuatan nasional terutama instansi yang memiliki kewenangan melalui wadah Badan Koordinasi Keamanan Laut.¹⁴

Sementara upaya represif yang dilakukan dengan menindak tegas pihak tertentu yang terbukti melakukan kejahatan di laut sesuai dengan peraturan perundangan-undangan yang berlaku yang dilakukan secara cepat, konsisten dan professional.

Masalah pembajakan dan perompakan laut telah menjadi gerakan berskala internasional yang dikendalikan secara profesional. Masalah pembajakan dan perompakan telah menjadi *maritime issues* yang serius sehingga perlu ditanggulangi secara komprehensif. Kerjasama tersebut perlu dilaksanakan pada tingkat bilateral, regional dan internasional. Negara-negara di Asia melakukan kerjasama untuk menanggulangi kejahatan pembajakan dan perompakan di laut. Di tingkat regional negara-negara ASEAN diwujudkan dalam lokakarya anti-pembajakan yang diselenggarakan oleh ASEAN Regional Forum. Jepang memprakarsai konferensi penanggulangan pembajakan, pada konferensi ketiga Penanggulangan Pembajakan di Jepang pada bulan April 2000 para peserta sepakat untuk saling memberi informasi yang menyangkut masalah-masalah maritim yang perlu diantisipasi khususnya tentang kejahatan pembajakan dan perompakan.

¹⁴ Ibid. Hal 32.

Pertukaran informasi tersebut meliputi:

1. berita awal tentang terjadi atau kemungkinan terjadinya suatu serangan pembajakan atau perompakan yang meliputi: nama kapal, posisi, karakteristik kapal, sifat kejadian dan keadaan kapal yang hilang.
2. berita atau laporan susulan yang memberikan laporan lanjutan atau rincian tentang kejadian termasuk metode serangan, jumlah dan keterangan singkat dan pelaku pembajakan/prompakan, persenjataan dll.
3. laporan tentang tindakan hukum yang diambil menyangkut investigasi, penyidikan dan proses hukum lanjutan.
4. laporan tentang hal-hal lain yang dianggap relevan.¹⁵

Sedangkan ketiga negara pantai yang dilewati Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura membentuk patroli terkoordinasi yang di sebut *Malsindo Coordinated Patrol* (MCP). MCP dilakukan angkatan laut ketiga negara untuk meningkatkan kondisi keamanan di Selat Malaka dengan menyepakati setiap hari dikerahkan 17 kapal untuk berpatroli di sepanjang jalur Selat Malaka.

IMO juga menaruh perhatian yang sangat besar terhadap pembajakan dan perompakan untuk itu melalui *Maritime Safety Committee* telah dikeluarkan dua petunjuk sebagai pedoman, yakni:

1. MSC/ CIRC. 622 yang memuat rekomendasi untuk pemerintah dalam mencegah dan menanggulangi pembajakan dan perompakan. Dalam CIRC 622 tersebut ditentukan tentang kegiatan yang perlu dilakukan oleh negara pantai untuk menanggulangi pembajakan dan perompakan termasuk diagram penyampaian informasi dan format berita agar berita tentang pembajakan dan perompakan secepat mungkin dapat tersebar sehingga mempercepat proses penindakannya. Dalam CIRC 622 ini juga dimungkinkan adanya kerjasama regional dalam menaggulangi pembajakan dan perompakan.
2. MSC/CIRC. 623 yang memuat petunjuk untuk pemilik kapal dan agen nakhoda dan awak kapal dalam mencegah dan menanggulangi aksi pembajakan dan perompakan. CIRC 623 tersebut ditentukan beberapa hal yang harus dipedomani untuk mencegah dan menanggulangi pembajakan dan perompakan seperti rencana pengamanan kapal saat berlayar maupun lego jangkar, peningkatan kesiagaan, prosedur

¹⁵Ibid. hal 34.

komunikasi dan format berita laporan pembajakan/ perompakan serta petunjuk bagi kapal saat mengalami pembajakan/ perompakan.¹⁶

Dalam konteks kerjasama dengan IMO, pemerintah Indonesia khususnya aparat penegak hukum di laut mengambil langkah-langkah sebagai berikut ini:

1. Sosialisasi CIRC 622 dan 623 di lingkungan pengusaha pelayaran dan aparat penegak hukum di laut.
2. Membangun system informasi yang handal agar laporan kejadian dapat dengan cepat dan tepat diterima dan ditindaklanjuti.
3. Membudayakan kepada seluruh aparat penegak hukum agar selalu siaga untuk meningkatkan kesiagaan dan mengadakan pengawasan keliling.¹⁷

C. Penutup

1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dikemukakan di atas, maka penulis menyimpulkan bahwa:

- a. Hak yurisdiksi terhadap Selat Malaka dalam penanganan kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata dalam perspektif hukum internasional adalah hak mutlak yang menjadi dasar tindakan. Untuk kejahatan pembajakan berlaku yurisdiksi universal sedangkan untuk kejahatan perompakan bersenjata berlaku yurisdiksi territorial.
- b. Realisasi upaya pemberantasan kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata dalam bila dihubungkan dengan kewenangan negara dalam memberantas kejahatan nasional di Selat Malaka belum terlihat maksimal, hal ini sesuai dengan hasil penelitian-penelitian yang dihasilkan oleh IMO. Kejahatan perompakan dan pembajakan bersenjata semakin hari semakin meningkat.

2. Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut, maka dapat disarankan sebagai berikut:

¹⁶Kerjasama Asean Dalam Rangka Menanggulangi Kejahatan Lintas Negara. Dirjen Kerjasama DEPLU. Desember 2001. Jakarta. hal 35.

¹⁷Ibid. hal 36.

- a. Harus ada kesatuan definisi dan perbedaan yang jelas antara kejahatan pembajakan dan kejahatan perompakan bersenjata sehingga dapat diperoleh upaya penanganan yang tepat terhadap kedua kejahatan tersebut.
- b. Harus ada koordinasi terpadu antar instansi yang berwenang dalam upaya menangani permasalahan keamanan di laut Indonesia khususnya berkaitan dengan kejahatan pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka.

DAFTAR PUSTAKA

Djoko Sumaryono, Jangan Terlambat Tangani Selat Malaka, Kompas, 27 Mei 2005.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) sejak 1 Juli 2004.

JG.Starke.2003. Pengantar Hukum Internasional.

Kerjasama Asean Dalam Rangka Menanggulangi Kejahatan Lintas Negara. Dirjen Kerjasama DEPLU.Desember 2001. Jakarta.

Ralf Emmers. The threat of transnational crime in South East Asia: Drug Trafficking, Human Smuggling and Sea Piracy, p. 2.

Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships, Issued monthly - Acts reported during March 2005. www.imo.org

United Nations: Convention on the Law of the Sea.
<http://www.un.org/Depts/los/losconv1.html>