

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



M A K A L A H

**TELAAH *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI PERAIRAN
INDONESIA PADA KURUN WAKTU
2012 - 2015**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut -I**

Oleh :

HADI SUSWANTORO

NIS. 01934/N - I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-I

J A K A R T A

2 0 1 6

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

N a m a : **HADI SUSWANTORO**
No. IndukSiswa : **01934/ N - I**
Program Pendidikan : **DIKLAT PELAUT-I**
Jurusan : **NAUTIKA**
J u d u l : **TELAAH *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI PERAIRAN
INDONESIA PADA KURUN WAKTU 2012 - 2015**

Jakarta, Oktober 2016

Pembimbing Materi, Pembimbing Penulisan,

Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc

Pembina (IV/a)
NIP. 19730808 199903 1003

Arif Hidayat, S.PEL. MM

Penata Tk. 1 (III /d)
NIP. 197407 17199803 1001

Mengetahui
KetuaJurusanNautika

Capt. Irfan Faozun, MM.

Penata (III/c)
NIP. 197309 0820081 1001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH

N a m a : **HADI SUSWANTORO**
No. IndukSiswa : **01934 / N - I**
Program Pendidikan : **DIKLAT PELAUT-I**
Jurusan : **NAUTIKA**
J u d u l : **TELAAH *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI PERAIRAN
INDONESIA PADA KURUN WAKTU 2012 – 2015**

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. Sajim Budi Setiawan, M.M
Penata Tk I (III/d)
NIP. 196906161999031001

Capt. Irfan Faozun, M.M
Penata (III/c)
NIP. 19730908200811001

Panderaja Sijabat, S. Kom, M.MTr
Penata Tk I (III/d)
NIP. 197301151998031001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Irfan Faozun, M.M
Penata (III/c)
NIP. 197309 0820081 1001

KATA PENGANTAR

Dengan rasa puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa , dan atas rahmat dan karuniaNya pulalah penulis dapat menyusun dan menyelesaikan makalah ini, sebagai persyaratan dalam menyelesaikan Diklat Ahli Nautika Tingkat I (ANT-I) angkatan XLIV, yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dengan judul :

“ TELAAH *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI PERAIRAN INDONESIA PADA KURUN WAKTU 2012 – 2015 “

Dalam penyusunan makalah ini, penulis sepenuhnya menyadari masih banyak kekurangan - kekurangan yang menyangkut uraian dan penjelasan masalah, maupun pemecahannya, dan bahasa serta susunan kata-kata yang belum sempurna.

Menyadari akan keterbatasan waktu dan kemampuan yang penulis miliki, maka dengan senang hati penulis bersedia menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan makalah ini. Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak - pihak yang telah membantu antara lain :

1. Bapak Pranyoto, S.Pi, MAP selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Bapak Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc selaku Pembimbing Materi.
3. Bapak Arif Hidayat, S.PEL, MM selaku Pembimbing Penulisan.
4. Seluruh Dosen dan Staff Pengajar ANT – I Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
5. Istri dan Anak – anakku yang telah memberikan dorongan dan motifasi semangat dalam penyusunan makalah ini.
6. Ibuku yang tercinta yang telah memberikan doa dan motifasi semangat dalam penyusunan makalah ini.
7. Rekan – rekan Pasis ANT – I Angakatan XLIV yang menyumbangkan peran sebagai tempat diskusi dan tukar pikiran dalam penyusunan makalah ini.

Akhirnya penulis berharap semoga makalah ini bermanfaat baik bagi penulis secara pribadi maupun pihak pembaca yang membutuhkannya.

Jakarta, Oktober 2016

Penulis

HADI SUSWANTORO

NIS. 01934 / N-I

DAFTAR ISI

	H a l
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II LANDASAN TEORI	9
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	20
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	21
A. Deskripsi Data	21
B. Analisis Data	29
C. Pemecahan Masalah	41
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	52
A. Kesimpulan	52
B. Saran	53
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



M A K A L A H

**TELAAH *PIRACY*DAN *ARMED ROBBERY*DI PERAIRAN
INDONESIA PADA KURUN WAKTU 2012 - 2015**

Oleh :

HADI SUSWANTORO

NIS. 01934/N -I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-I

J A K A R T A

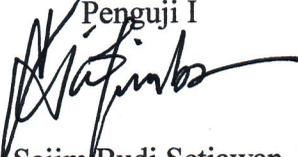
2 0 1 6

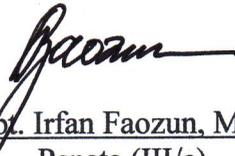
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH

N a m a : **HADI SUSWANTORO**
No. IndukSiswa : **01934 / N - I**
Program Pendidikan : **DIKLAT PELAUT-I**
Jurusan : **NAUTIKA**
J u d u l : **TELAAH PIRACY DAN ARMED ROBBERY DI PERAIRAN
INDONESIA PADA KURUN WAKTU 2012 – 2015**

Penguji I

Capt. Sajim Budi Setiawan, M.M
Penata Tk I (III/d)
NIP. 196906161997031001

Penguji II

Capt. Irfan Faozun, M.M
Penata (III/c)
NIP. 19730908200811001

Penguji III

Panderaja Sijabat, S. Kom, M.MTr
Penata Tk I (III/d)
NIP. 197301151998031001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Irfan Faozun, M.M
Penata (III/c)
NIP. 197309 0820081 1001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



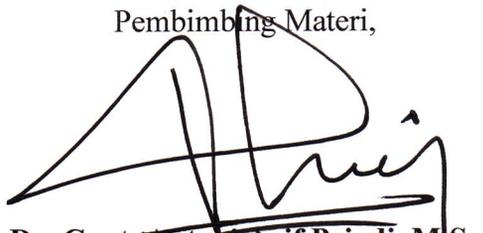
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

N a m a : **HADI SUSWANTORO**
No. IndukSiswa : **01934/ N - I**
Program Pendidikan : **DIKLAT PELAUT-I**
Jurusan : **NAUTIKA**
J u d u l : **TELAAH PIRACY DAN ARMED ROBBERY DI PERAIRAN
INDONESIA PADA KURUN WAKTU 2012 - 2015**

Jakarta, Oktober 2016

Pembimbing Materi,

Pembimbing Penulisan,


Dr. Capt. Anton Arif Priadi, M.Sc
Pembina (IV/a)
NIP. 19730808 199903 1003


Arif Hidayat, S.PEL. MM
Penata Tk. 1 (III /d)
NIP. 197407 17199803 1001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Capt. Irfan Faozan, MM.
Penata (III/c)
NIP. 197309 0820081 1001

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sebagaimana kita ketahui bahwa sebagai sarana angkutan laut, kapal memegang peranan yang sangat vital dalam sistem transportasi, utamanya di negara-negara maritim seperti Indonesia yang dua pertiga bagian wilayahnya terdiri dari lautan, tempat dimana jasa kapal sangat diperlukan, baik dalam perdagangan Nasional maupun Internasional. Salah satu faktor yang sangat menunjang dalam kelancaran transportasi laut adalah masalah keamanan dalam pelayaran terutama di daerah-daerah yang rawan.

Akhir-akhir ini kondisi keamanan laut sangat membutuhkan perhatian serius. Berbagai masalah keamanan laut saat ini meliputi ancaman kekerasan, ancaman navigasi, ancaman sumber daya, dan ancaman kedaulatan dan hukum. Sementara perampokan bersenjata terhadap kapal-kapal di perairan High Risk Area menjadi masalah serius dalam tiga dekade terakhir, kejadian pembajakan di laut telah meningkat secara dramatis selama 5 tahun terakhir. Area yang berisiko tinggi untuk pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal-kapal adalah Selat Malaka antara Semenanjung Melayu, di perairan kepulauan Natuna dan Sumatera. Perlu dicatat bahwa pembajakan dan perampokan bersenjata di Asia berbeda secara signifikan dengan pembajakan berbasis di Somalia. Perompak di Somalia pada umumnya menyerang kapal untuk di bajak dan kemudian kru ditahan untuk meminta tebusan, sedangkan perompakan yang terjadi di perairan Asia pada umumnya pembajakan kapal dengan tujuan mencuri kargonya atau berkisar pencurian property pribadi.

Masih sering terjadinya perompakan dan perampokan bersenjata kapal-kapal di perairan Indonesia penulis tertarik untuk memilih makalah dengan judul:

“TELAAH *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI PERAIRAN INDONESIA TAHUN 2012 - 2015”

Atas dasar pemilihan judul inilah diharapkan dapat bermanfaat untuk menambah pengetahuan serta memperluas wawasan bagi calon nahkoda, perwira, dan para pembaca makalah agar dapat mencegah terjadinya perompakan dan perampokan bersenjata di perairan Indonesia dan Perairan Indonesia yang berbatasan dengan negara lain dan di wilayah perairan international pada umumnya.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Sesuai dengan latar belakang masalah di atas maka penulis akan mengidentifikasi masalah :

- a. Masih sering terjadinya perompakan di wilayah perairan Indonesia pada kurun waktu 2012 – 2015.
- b. Kurangnya keamanan atau patroli dari aparat keamanan di wilayah Perairan Indonesia
- c. Nahkoda dan Anak Buah Kapal lainnya tidak menjalankan prosedur – prosedur keamanan yang ada di atas kapal.
- d. Ketidaktahuan Nahkoda atas keamanan di perairan tersebut.
- e. Kurangnya pemahaman anak buah kapal terhadap pelaksanaan prosedur keamanan yang ada di atas kapal
- f. Kurangnya kedisiplinan anak buah kapal dalam pelaksanaan prosedur keamanan di atas kapal.

2. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka penulis akan membatasi masalah dalam makalah ini yang berkaitan dengan judul makalah, sebagai berikut:

- a. Masih sering terjadinya perompakan di wilayah perairan Indonesia pada kurun waktu 2012 – 2015
- b. Nahkoda dan Anak Buah Kapal lainnya tidak menjalankan prosedur – prosedur keamanan yang ada di atas kapal.

3. Rumusan Masalah

Dari identifikasi dan batasan masalah tersebut di atas, maka dapatlah disusun rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Apa yang menyebabkan sering terjadinya perompakan di wilayah perairan Indonesia pada kurun waktu 2012 - 2015.
- b. Mengapa Nahkoda dan Anak Buah Kapal lainnya tidak menjalankan prosedur – prosedur keamanan yang ada di atas kapal saat melewati daerah yang rawan terhadap perompakan, saat kapal berlabuh dan pada saat kapal sandar.

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Untuk lebih memudahkan dalam pembahasan makalah ke depannya, maka perlu kiranya disusun mengenai tujuan dan manfaat dari penulisan makalah sesuai judulnya yang dimaksud. Adapun tujuan dan manfaat sebagai berikut:

1. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan dan pembahasan makalah ini bertujuan untuk mengetahui :

- a. Untuk mengetahui kenapa masih sering terjadi perompakan di perairan Indonesia pada kurun waktu 2012 – 2015 dan mengusulkan strategi pencegahan terhadap perompakan di Perairan Indonesia.
- b. Untuk mengetahui kenapa Anak Buah kapal tidak menjalankan prosedur – prosedur keamanan yang ada di atas kapal dan bagaimana cara mengatasinya agar ABK bisa menjalankan prosedur – prosedur keamanan tersebut sehingga perompakan di atas kapal bisa dicegah.

2. Manfaat Penelitian

Diharapkan dapat memberikan kontribusi-kontribusi yang berguna dari beberapa aspek, yaitu:

a. Manfaat bagi aspek Teoritis

Agar dapat menjadi masukan buat rekan-rekan seprofesi yang sedang atau akan bekerja sebagai Nahkoda dan Perwira di atas kapal untuk dapat mencegah terjadinya perompakan dan perampokan bersenjata di atas kapal saat melewati perairan Indonesia maupun perairan yang berbatasan dengan negara lain.

b. Manfaat bagi aspek Praktis

Sebagai masukan bagi Nahkoda dan perwira kapal yang terkait di atas kapal agar meningkatkan pengawasan yang ketat saat melintasi daerah perairan Indonesia yang rawan perompakan dan perairan Indonesia yang berbatasan dengan negara lain sehingga perompakan dan perampokan bersenjata bisa di cegah.

D. METODE PENELITIAN

Dalam penulisan makalah ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan untuk perolehan data menggunakan beberapa tehnik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan

Dalam pembuatan makalah ini penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode pendekatan antara lain:

a. Studi kasus

Penulis menyelenggarakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah nyata di lapangan, dalam hal ini masih seringnya terjadi perompakan di wilayah perairan Indonesia dan perairan Indonesia yang berbatasan dengan negara lain untuk itu perlu dicari sesuatu

solusi agar dikemudian hari tidak terjadi lagi Perompakan dan Pembajakan di atas kapal.

b. Deskriptif Kualitatif

Dalam penulisan makalah ini dimana penulis memecahkan masalah masih sering terjadinya perompakan di wilayah perairan Indonesia terutama di daerah perairan Natuna. Di mana penulis mengatasi pemecahannya menggunakan matriks pencegahan piracy dan armed robbery, menggunakan analisis isi data dari *International Maritime Bureau (IMB)* tahun 2012 - 2015, termasuk dari buku-buku pendukung di perpustakaan yang ada hubungannya dengan keamanan maritim.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan faktor penting demi keberhasilan suatu penelitian. Hal ini berkaitan dengan bagaimana cara pengumpulan data, sumber dan alat apa yang digunakan. Jenis sumber data adalah mengenai dari mana data diperoleh. Apakah data diperoleh dari sumber langsung (data primer) atau data diperoleh dari sumber tidak langsung (data sekunder). Untuk ini penulis mendapatkan informasi-informasi melalui:

a. Teknik Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen - - dokumen tertulis, data perompakan dan pembajakan di atas kapal. Dokumen-dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistematis. Sehingga studi dokumen tidak hanya sekedar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan dilaporkan dalam penelitian.

b. Studi Pustaka

Studi pustaka merupakan teknik pengumpulan data melalui teks-teks tertulis dari referensi buku perompakan ataupun buku-buku dari perpustakaan. Pengumpulan data melalui studi pustaka menjadi bagian penting dalam penelitian ketika penulis memutuskan untuk melakukan kajian pustaka dalam menjawab rumusan masalah yang akan dipergunakan untuk memecahkan masalah-masalah yang ada dalam makalah yang disusun. Pendekatan studi pustaka dilakukan dalam penelitian karena penulis tidak perlu mencari data dengan terjun langsung ke lapangan tetapi cukup mengumpulkan dan menganalisis data yang tersedia dalam pustaka. Sehingga hasil laporan penelitian itu akan menjadi data lebih lanjut yang dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian lebih lanjut pula. Hal ini terjadi karena sifat utama data ini tidak terlepas pada ruang dan waktu sehingga member peluang dan masukan-masukan kepada penulis untuk mengetahui hal-hal yang pernah terjadi di waktu silam atau hal-hal yang belum penulis ketahui sebelumnya. Dengan demikian penelitian akan dilakukan dengan jelas dan dalam waktu yang singkat karena data yang diperlukan mudah didapatkan untuk penulisan makalah dan sebagai sumber masukan bagi penulis untuk memecahkan semua masalah-masalah yang ada dalam penyusunan makalah yang disusun oleh penulis.

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini, penulis mengambil dan menggunakan isi data dari *International Maritime Bureau (IMB)* tahun 2012 - 2015 dan juga menggunakan matriks pencegahan *piracy* dan *armed robbery* yang penulis lakukan yang kaitannya dengan perompakan di wilayah perairan Indonesia dan juga pengalaman dari penulis sendiri.

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan catatan pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya, penulis analisis berdasarkan survey data *International Maritime Bureau (IMB) 2012 - 2015*

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian penulis saat penulis bekerja di atas kapal Johan Amber dari tahun 2011 – 2012 dan mengacu pada data *International Maritime Bureau (IMB) 2012 – 2015*

2. Tempat Penelitian

Di atas kapal Johan Amber dan di Perairan Indonesia.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka di harapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) Bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan

masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menguraikan mengenai deskripsi data, analisis data serta memaparkan pemecahan masalah dari penelitian.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab kesimpulan dan saran ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Bab ini penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan dengan pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait. Sesuai dengan masalah dalam penyusunan makalah ini, maka dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Tinjauan Tentang *Piracy* (Perompakan) Dan *Armed Robbery* (Perampokan Bersenjata)

a. Pengertian Perompakan dan Perampokan Bersenjata

Perompakan Kapal adalah salah satu bentuk dari kejahatan maritim. Istilah perompakan kapal atau "*piracy*" memiliki pengertian yang beraneka ragam, baik pengertian yang sifatnya akademis atau praktis maupun definisi yang telah menjadi suatu pedoman yuridis dan telah disepakati oleh negara-negara berdaulat di dunia.

Perompakan adalah setiap tindakan illegal kekerasan atau penahanan yang dilakukan di laut lepas untuk tujuan pribadi dengan sebuah kapalnya terhadap kapal lain. (Anthony Aust, 2002 : 269)

(Oppenheim, 1992 : 595) memberikan pengertian tentang perompakan atau pembajakan : "Perompakan kapal, dalam makna aslinya adalah setiap perbuatan kekerasan yang melawan hukum yang dilakukan oleh suatu kapal tertentu terhadap kapal lainnya di laut bebas dengan maksud untuk mengambil alih barang berharga secara tidak sah."

(Merriam-Webster, *Dictionary of Law*, 1996) mendefinisikan tentang perompakan adalah : “Perompakan kapal atau *“piracy”* sebagai suatu tindakan kriminal perampokan di laut bebas, atau suatu perilaku kriminal yang menyerupai perampokan yang terjadi di laut bebas.”

Menurut *Harvard Research Draft Convention on Piracy* artikel 3 memberikan pemahaman tentang pembajakan sebagai berikut : “Setiap tindakan kekerasan atau perusakan yang dilakukan dengan maksud untuk merampok, memperkosa, memenjarakan atau membunuh, memperbudak, melukai seseorang atau dengan maksud untuk mencuri atau merusak barang berharga dengan motif untuk memiliki barang berharga tersebut secara tidak sah, dimana tindakan tersebut terkait dengan suatu penyerangan daari laut atau dari udara.”

Dalam Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-bangsa (*UnitedNation Convention on The Law of The Sea*) UNCLOS 1982 pasal 101 perompakan adalah :

- 1) Setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah, atau setiap tindakan memusnahkan, yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang dari satu kapal atau pesawat udara swasta, dan ditujukan :
 - a) Dilaut lepas, terhadap kapal atau pesawat udara lain atau terhadap orang atau barang yang ada di atas kapal atau pesawat udara demikian.
 - b) Terhadap suatu kapal, pesawat udara, orang atau barang di suatu tempat diluar yuridiksi Negara manapun,
- 2) Setiap tindakan turut serta secara sukarela dalam pengoperasian suatu kapal atau pesawat udara dengan mengetahui fakta yang membuatnya suatu kapal atau pesawat udara perompak.
- 3) Setiap tindakan mengajak atau dengan sengaja membantu tindakan yang di atur di atas (1) dan (2).

Selanjutnya pada pasal 102 diatur bahwa tindakan-tindakan perompakan kapal sebagaimana tersebut di atas, apabila dilakukan oleh kapal perang, kapal milik pemerintah atau pesawat milik pemerintah dimana krunya menguasai dan mengendalikan suatu kapal tertentu, disamakan dengan suatu tindakan perompakan yang dilakukan oleh kapal swasta. Sedangkan yang dimaksud dengan kapal perompak adalah suatu kapal yang dikuasai oleh orang-orang yang menggunakannya untuk tujuan melakukan salah satu tindakan perompakan sebagaimana tersebut dalam pasal 101 di atas. Hal ini berlaku juga atas kapal yang digunakan untuk tindakan perompakan tersebut, sepanjang kapal itu masih dikendalikan atau dikuasai oleh orang-orang yang diputuskan bersalah karena tindakan perompakan kapal..

Walaupun terdapat kelemahan yurisdiksi sebagaimana disinggung oleh Gauci (2002), yang menyatakan bahwa UNCLOS pasal 101 itu merupakan definisi yang relatif dangkal/sempit, dimana tindakan kekerasan lainnya di laut yang tidak memiliki motif ekonomis seperti terorisme ataupun tindakan kejahatan di laut yang terjadi dalam laut teritorial suatu negara tidak masuk dalam kategori tindakan pembajakan.

- 1) Pembajakan laut harus dilakukan demi tujuan pribadi, yang mana tidak dimasukkan aksi terorisme atau kegiatan lingkungan sebagai aksi bajak laut.
- 2) Serangan oleh kapal angkatan laut tidak dapat disebut aksi perompakan karena serangan bajak laut harus dilakukan oleh awak atau penumpang kapal milik pribadi.

International Maritime Organization (IMO) mendefinisikan Perompakan Bersenjata dalam Resolution A.1025 (26) "*Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed*

Robbery Against Ships”(Naskah kode praktek Investigasi terhadap Kejahatan Perompakan dan Perampokan bersenjata terhadap kapal), perompakan bersenjata terhadap kapal didefinisikan sebagai berikut:

- 1) Perompakan bersenjata terhadap kapal merupakan suatu ancaman atau tindak kekerasan yang tidak sesuai dengan hukum, selain dari tindak perompakan, atau pembunuhan terhadap tawanan, terhadap kapal, individu, harta kekayaan, yang dilakukan didalam wilayah yurisdiksi suatu negara.
- 2) Setiap tindakan menghasut atau sengaja memfasilitasi suatu tindakan yang di jelaskan di atas.

Perompakan Menurut *International Maritime Bureau (IMB)*

International Maritime Bureau(IMB), mempunyai definisi perompakan yang lebih luas dari pada yang diatur dalam UNCLOS 1982 Pasal 101. Dalam laporan IMB dikatakan bahwa perompakan hendaknya diartikan sebagai:

“ Tindakan menumpang terhadap kapal dengan tujuan untuk mencuri atau tindakan kejahatan lainnya dengan dorongan untuk menggunakan kekerasan”.

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, segala tindakan ataupun itikad untuk melakukan tindakan kejahatan di laut wilayah maupun di perairan kepulauan suatu negara dianggap sebagai tindakan perompakan. Definisi ini juga berlaku bagi kapal-kapal yang sedang berada dipelabuhan untuk maksud bongkar muat. Lebih luasnya definisi perompakan yang digunakan oleh IMB dapat dipahami, mengingat IMB sebagai suatu organisasi maritim (*non government*) yang didirikan oleh *International Chambers of Commerce (ICC)* dan didukung oleh suatu industri maritim yang mempunyai kepentingan besar terhadap keselamatan pelayaran di laut.

b. Kategori Perompakan di laut

Menurut Jayant Abhyankar, perompakan di laut sendiri dapat dikelompokkan dalam empat jenis kategori:

- 1) *Asian Piracy*, yaitu perompakan di laut dengan melakukan pencurian barang-barang berharga, uang yang terdapat pada kapal atau yang dimiliki oleh anak buah kapal. Perompakan jenis ini banyak dilakukan di Perairan Indonesia, Selat Malaka, dan Selat Singapura.
- 2) *South American and West African Piracy*, yaitu perompakan di laut yang dilakukan dengan cara yang lebih brutal untuk mendapatkan barang-barang berharga di kapal.
- 3) Perompakan yang dilatarbelakangi masalah politik. Perompakan ini dapat berupa *political piracy*, atau berupa *maritime terrorism* yang saat ini dikhawatirkan akan menjadi ancaman serius di masa yang akan datang. Sedangkan *Political Piracy*, yaitu aksi kejahatan di laut dengan tujuan mencari dana untuk membiayai dan mendukung perjuangan ideologi dan politik.
- 4) Perompakan di laut dengan cara mengambil alih kapal dan mengambil seluruh muatan kapal. Perompakan jenis ini juga mulai dilakukan di perairan Asia Tenggara.

c. Penggolongan Kegiatan Perompakan Atau Pembajakan

International Maritime Bureau (IMB), sebagai organisasi di bawah *International Chamber of Commerce (ICC)* yang bertujuan untuk melawan kejahatan dibidang kelautan, menggolongkan kegiatan pembajakan di laut menjadi :

- 1) *Low level armed robbery*, yakni kegiatan pembajakan di laut berskala kecil yang biasanya beroperasi di pelabuhan dan dermaga akibat lemahnya pengawasan oleh petugas keamanan pelabuhan. Para perompak di sini umumnya tertarik pada harta kekayaan para awak atau perlengkapan yang ada di kapal.

- 2) *Medium levelarmed robbery*, yakni kegiatan bajak laut berskala menengah yang beroperasi di perairan laut lepas maupun territorial. Biasanya mereka sudah terorganisasi
- 3) *Major criminal hijack*, yaitu kegiatan bajak laut paling tinggi dan memiliki modal besardan lebih terorganisir dengan melibatkan organisasi internasional yang sudah terlatih menggunakan senjataapi. Motif dari pembajakan di laut ini umumnya tidak hanya sekedar motif ekonomi, dapat juga berlatar motif politis atau terorisme.

d. Tipe Serangan Perompakan Di Laut

- 1) Perompakan Bersenjata (*Armed Robbery*): perompakan dengan kekerasan dan terjadi ketika kapal mendekat, mengapung atau berlabuh. Sebagian besar tujuannya adalah mengambil barang-barang berharga dan barang-barang pribadi.
- 2) *Cargo Theft* (Pencurian Cargo) :Kapal yang dibajak selama beberapa hari dan kargonya ditransfer ke kapal yang lebih kecil. Insiden ini terorganisir dengan baik, sering melibatkan unsur pidana dengan kepentingan komersial darat. Pada pencurian kargo ini biasanya seorang bajak laut memiliki pengetahuan maritimyang memungkinkan mereka untuk menonaktifkan komunikasi, mengoperasikan sistem kargo, dll
- 3) *Kidnapping* (Penculikan) : Perompak naik ke kapal terus menyandera crew kapal untuk meminta tebusan kepada perusahaan.

2. Tanggung Jawab Keamanan Di Atas Kapal

ISPS Code Part A Para. 12 :*Ship Security Officer (SSO)* adalah orang yang ada di atas kapal tertentu yang ditunjuk oleh pemilik kapal atau perusahaan yang bertanggung jawab atas keamanan di atas kapal. Biasanya SSO di jabat oleh Master atau Perwira Deck atau Mesin dan harus memiliki sertifikate SSO. Di mana SSO mempunyai tugas :

- a. Melakukan inspeksi keamanan secara rutin di atas kapal untuk memastikan bahwa langkah-langkah keamanan yang ada di atas sudah tepat.
- b. Menjaga dan mengawasi pelaksanaan *Ship Security Plan (SSP)*
- c. Mengkoordinasikan aspek keamanan dalam penanganan kargo dan *store* dengan personil kapal lain dan dengan *Port Facility Security Officer (PFSO)*
- d. Mengusulkan untuk memodifikasi atau perubahan sesuai *Ship Security Plan (SSP)*

Menurut ISPS Code Part A Para. 13.3 :

Crew kapal adalah personil di atas kapal yang melaksanakan tugas keamanan di atas kapal untuk mendukung pelaksanaan *Ship Security Plan (SSP)*, di mana crew kapal harus mempunyai sertIFICATE SAT dan SDS

3. Perompakan Dan Perampokan Bersenjata Di laut

Aksi kejahatan terhadap kapal-kapal laut termasuk aksi kejahatan tertua yang telah ada sejak ribuan tahun yang lalu. Namun penggunaan istilah *pirate/peirato* digunakan pertama kali pada sekitar 140 SM oleh Ahli Sejarah Roma Polybus. Istilah *piracy* kemudian untuk pertama kali didefinisikan oleh ahli sejarah Yunani Plutarch pada tahun 100, yaitu orang-orang yang menyerang tanpa dasar hukum tidak hanya terhadap kapal tetapi juga *maritime cites*.

Dalam perkembangannya, istilah *piracy* yang diterjemahkan sebagai perompakan / pembajakan di laut mulai didefinisikan dalam konteks hukum yang lebih jelas dan dibedakan pengertiannya dengan tindakan *armed robbery* (perampokan bersenjata terhadap kapal di laut), di mana perbedaan dari kedua aksi kejahatan di laut tersebut berdampak pada cara dan tanggung jawab penangannya.

Permasalahannya kemudian timbul pada saat dihubungkannya penggunaan istilah antara aksi perompakan (*piracy*) dan perampokan bersenjata terhadap kapal-kapal (*armed robbery against ships*) dengan pembahasan tentang aksi kejahatan di laut yang terjadi di Selat Malaka, Selat Singapore dan daerah perairan Natuna. Penggunaan istilah antara *piracy* dan *armed robbery against ships* yang dibedakan berdasarkan faktor di mana tindak kejahatan di laut dilakukan (*locus delicti*) tidak menghilangkan adanya masalah serius tentang tindak kejahatan terhadap kapal-kapal di perairan Selat Malaka, Selat Singapura dan perairan Natuna yang perlu diatasi bersama.

a. Faktor – Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Perompakan

Adapun faktor-faktor yang menyebabkan maraknya aksi perompakan di laut dimana faktor-faktor tersebut semakin kompleks karena saling berkaitan satu sama lain dan melibatkan banyak pihak terkait. Faktor-faktor tersebut antara lain:

1) Situasi ekonomi di kawasan sekitar,

Situasi ekonomi di suatu kawasan, terutama kawasan pesisir dapat berpengaruh pada perilaku dari kelompok-kelompok masyarakat tersebut, terutama dalam hal bagaimana cara mereka mempertahankan hidup. Masyarakat pesisir sebagian besar hidupnya dikaitkan dengan kemiskinan, kurang berpendidikan, tradisional, dan hidupnya tergantung dengan kondisi alam karena rata-rata mereka hidup dengan memanfaatkan hasil laut yang kurang memadai.

2) Lemahnya kontrol pemerintah terhadap permasalahan di dalam negeri,

Pemerintah yang tidak dapat mengontrol permasalahan dan perkembangan yang terjadi di dalam negerinya, akan menimbulkan peluang bagi sekelompok orang untuk melakukan tindakan sepihak yang menguntungkan dirinya. Kontrol ini dapat secara efektif dilakukan Pemerintah mempunyai political will dan

kemampuan untuk melaksanakan tugas dan fungsinya. Rendahnya kemampuan para penegak hukum dan sarana pendukungnya,

3) Lemahnya kerjasama negara-negara kawasan,

Aksi kejahatan di laut dapat dikategorikan sebagai kejahatan lintas negara, khususnya di wilayah-wilayah perairan sempit seperti di perairan Sulu. Dengan mobilitas pelaku kejahatan yang sangat tinggi, serta target aksi kejahatan di laut juga dapat dengan mudah berpindah dari satu wilayah ke wilayah lainnya bahkan antar negara. Hal ini menjadikan aksi kejahatan ini tidak lagi dapat ditangani hanya oleh satu negara, tetapi diperlukan suatu kerjasama dengan negara di kawasan.

4) Lemahnya sistem hukum di bidang maritime.

Selama ini persoalan penegakan hukum dan peraturan di laut senantiasa tumpang tindih dan cenderung menciptakan konflik antar institusi dan aparat pemerintah, serta konflik horizontal antar masyarakat.

5) Kondisi geografis.

Kondisi geografis suatu wilayah dapat menjadi faktor pemicu suburnya aksi-aksi kejahatan di laut. Para perompak dalam melakukan aksinya tentunya telah mempertimbangkan dan memperhitungkan sarana, sasaran, serta tempat persembunyian yang ideal.

b. Pengertian-pengertian mengenai Serangan Perompak (*Piracy Attack*) antara lain:

- 1) Tindakan yang menggunakan kekerasan melawan kapal atau awaknya, atau segala upaya percobaan untuk menggunakan percobaan;
- 2) Percobaan-percobaan untuk menaiki kapal dan Nakhoda mencurigai bahwa pelakunya adalah para perompak;

- 3) Naik ke kapal, baik berhasil menguasai kendali atas kapal maupun tidak.
 - 4) Percobaan-percobaan untuk mengatasi rintangan-rintangan yang dipasang kapal untuk perlindungan dengan menggunakan:
 - a) Tangga.
 - b) Kait lempar (*grappling hooks*).
 - c) Senjata yang secara sengaja digunakan melawan atau mengarah pada kapal.
- c. Pengertian kegiatan yang mencurigakan (*suspicious activity*).
Tindakan yang dilakukan oleh kapal lain dapat dianggap sebagai tindakan yang mencurigakan jika salah satu dari di bawah ini terjadi:
- 1) Perubahan arah/haluan kapal tersebut ke arah kapal kita diikuti dengan meningkatnya kecepatan yang mencurigakan, yang dianggap bukan merupakan kegiatan yang normal pada situasi di kawasan tersebut.
 - 2) Terdapat kapal kecil yang berlayar searah dan dalam kecepatan yang sama dengan kapal kita dalam jangka waktu dan jarak yang tidak umum, dan kapal tersebut tidak sedang melakukan kegiatan menangkap ikan atau kegiatan pelayaran lainnya yang normal.
 - 3) Perubahan arah/haluan secara mendadak menuju ke kapal kita disertai dengan perilaku yang agresif.
- d. Langkah – Langkah Untuk Mencegah Terjadinya Perompakan Di Laut
- Masalah tindak kejahatan perompakan dilaut merupakan masalah krusial bagi Negara-negara pantai, sehingga masing-masing Negara hendaknya memiliki aturan yang tegas guna penanganan tindak kejahatan tersebut. Di samping itu juga negara-negara pantai hendaknya saling berkoordinasi dalam penanganan tindak kejahatan perompakan di laut.

Perompakan dan Perampokan Bersenjata memiliki efek yang besar pada perdagangan internasional. Perompakan dan Perampokan bersenjata termasuk dalam tindak pidana di bidang maritim di bawah hukum internasional serta hukum nasional untuk Negara Indonesia. Hukum yang mengatur perompakan dan perampokan bersenjata dikodifikasikan di PBB yaitu Konvensi Hukum Laut (UNCLOS). Selanjutnya, Konvensi untuk pencegahan tindakan perompakan dan perampokan bersenjata adalah *Safety Of Maritime Navigation (SUA Convention)* dan *ISPS Code* yang diadopsi di bawah Organisasi Maritim Internasional untuk mencegah terjadinya perompakan dan perampokan bersenjata di laut.

Best Management Practices (BMP) adalah pedoman-pedoman yang bertujuan untuk membantu kapal-kapal menghindari, mencegah atau menunda serangan perompak di laut. Tidak semua rekomendasi-rekomendasi dalam BMP dapat diterapkan untuk semua kapal. Oleh karena itu, sebagai bagian dari proses *risk assessment*, penerapan rekomendasi-rekomendasi BMP disesuaikan dengan keadaan masing-masing kapal. Patut diingat bahwa menjadi kebijakan dari operator kapal dan nakhoda kapal, seberapa jauh pedoman-pedoman dalam BMP ini dapat dilaksanakan.

1) Perlindungan di kapal

Prosedur tertulis tentang bagaimana mencegah atau menekan serangan bajak laut dan perompak bersenjata dapat ditemukan baik di *Safety Management Sistem* atau dalam *Ship Security Plan* yang ada di atas kapal yaitu *Emergency Response Procedure* yang berkaitan dengan perompakan di antaranya :

- a) Pengawasan perlu ditingkatkan
- b) Mengontrol akses di kapal (*Restricted Area*)
- c) Memasang pengaman di sekeliling kapal
- d) Memonitor keamanan kapal
- e) *Crew training / Piracy drill*

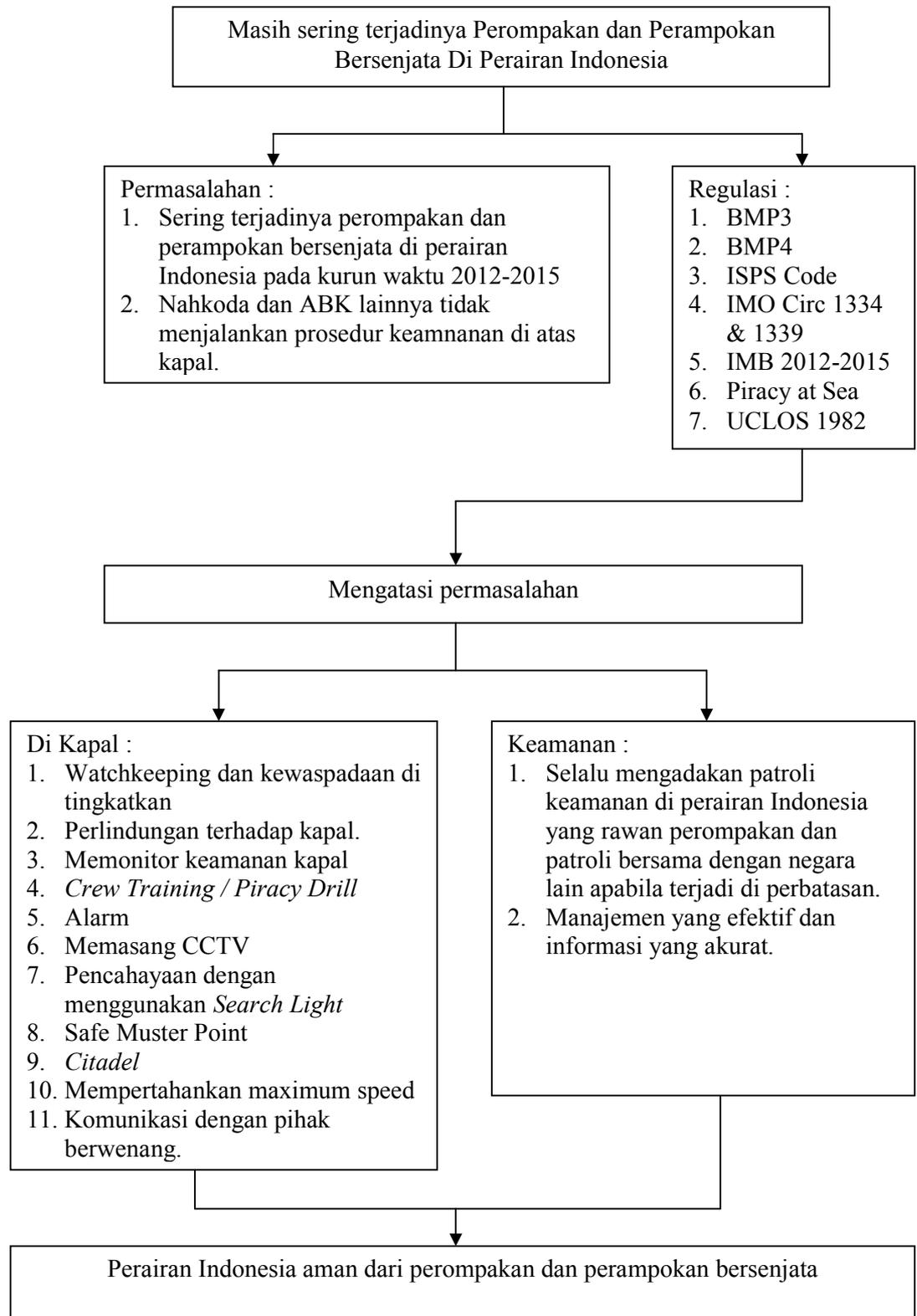
- f) Alarm
- g) Pemasangan CCTV
- h) Pencahayaan dengan menggunakan *Search Light*
- i) Laporan saat melewati daerah yang rawan perampokan

2) Dalam konvensi International

IMO juga merekomendasikan dalam *Circular no. 622, Recommendations to Governments for Preventing and Suppressing Piracy and Armed Robbery Against Ship*, yang merekomendasikan:

- a) Pembentukan *national action plans*;
- b) Pengaturan operasional dan infrastruktur yang dianggap perlu;
- c) Sistem komando terpadu
- d) Manajemen yang efektif dan informasi yang akurat;
- e) Rencana keamanan kapal;
- f) Kegiatan patroli bersama;
- g) Penyesuaian peraturan & hukum nasional untuk mengakomodasikan bentuk kerjasama ini.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dari deskripsi data di lapangan yang didasari kejadian – kejadian yang pernah penulis alami dan data – data kejadian perompakan yang dilaporkan *International Maritime Bureau (IMB)* diketahui bahwa kejadian perompakan dan perampokan bersenjata adalah suatu kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan.

Dari deskripsi data yang berhasil dihimpun penulis selama bekerja di atas kapal dan juga data – data yang dilaporkan oleh IMB pada kurun waktu 2012 – 2015

1. Sering Terjadinya Perompakan dan Perampokan Bersenjata Di Perairan Indonesia Pada Kurun Waktu 2012 – 2015.
 - a. Pada tanggal 11 Januari 2012, Kapal tanker MT Name Withheld bendera Singapore, Sekitar Balikpapan inner anchorage, Indonesia Tiga perampok bersenjata dengan pisau panjang naik kapal tanker yang sedang berlabuh melalui rantai jangkar. Mereka ditemukan oleh A/B jaga yang melaporkan ke officer jaga di anjungan. Alarm dibunyikan. Para perampok mencuri store kapal dan melarikan diri dengan perahu yang sudah menunggu di bawah.
 - b. Pada tanggal 04 Februari 2012, Bulk Carrier bendera Marshall Island, sekitar Jetty No. 3 MNA, Kuala Tanjung, Indonesia. Dua perampok bersenjata pisau panjang naik ke kapal yang sedang sandar selama kegiatan bongkar muatmuatan, mereka masuk ke ruang mesin melalui pintu masuk ruang kemudi. Oiler jaga melihat perampok dan mencoba untuk mengaktifkan alarm kebakaran tetapi perampok mengancamnya dengan pisau dan diikat tangannya. Para perampok menyandera oiler jaga sebagai sandera sampai ke dek utama dan kemudian melarikan

diri dengan membawa hasil curian yang diambil dari store kapal. Alarm dibunyikan ada perampokan.

- c. Tanggal 06 November 2012, Sebuah TugBoat Tug Highline 66 dan Tongkang Hub 66 berbendera Malaysia, di sekitar 58 nm selatan Pulau Airabu, Pulau Anambas Indonesia. Sepuluh perampok bersenjatakan pisau panjang naik tugboat yang sedang menarik tongkang berlayar dari Port Klang ke Kuching. Para perampok mencuri barang-barang kru pribadi, uang tunai, dokumen kapal dan sertifikat, sebelum melarikan diri. Salah satu kru diserang. Insiden ini dilaporkan kepada pemilik kapal dan Nahkodamembuat laporan ke polisi setelah tiba di Kuching, Malaysia pada tanggal 8 November 2012.
- d. Pada 12 Juli 2013, sebuah kapal offshore Tug Crest Apache berbendera Singapore diserang oleh bajak laut bersenjata pada posisi Latitude 03°13.00' Utara dan Bujur 104°58.00' East, sekitar 35nm WNW dari Kepulauan Anambas sekitar 0130LT. Sekitar delapan bajak laut memakai topeng dan bersenjata dengan senapan dan pisau panjang dalam speedboat berhasil menyerang dan naik kapal tunda. Para perompak memotong kabel komunikasi, mencuri barang berharga / properti kru kapal, uang tunai dan melarikan diri. Salah satu kru kapal dilaporkan hilang dalam insiden itu.
- e. Pada 4 Juli 2014, sekitar 1938 LT, perompak bersenjata menyerang dan membajak sebuah Tanker Produk MT Moresby 9 berbendera Honduras sekitar 34nm WNW Kabupaten Kepulauan Anambas, Indonesia. Para perompak mengambil semua awak kapal sebagai sandera dan merusak semua peralatan komunikasi. Mereka membajak kapal tanker dan membawa kapal tersebut ke sebuah lokasi yang tidak diketahui. Pemilik melaporkan kejadian tersebut ke pihak yang berwenang. Di 05 Juli 2014, pemilik menyampaikan bahwa mereka telah menjalin kontak dengan kapal tanker yang dibajak. Para

perompak telah mencuri kargo minyak dan melarikan diri. Badan Penegakan Maritim Malaysia (MMEA) sedang menyelidiki insiden itu.

- f. Pada tanggal 28 Januari 2015, Di Indonesia sebuah kapal tanker MT Rehobot diserang dan dibajak oleh perompak bersenjata di sekitar Pulau Lembeh , Sulawesi Utara , Indonesia sekitar 2230 LT. Sekitar delapan perompak bersenjata dengan cepat naik ke kapal tanker dan berhasil dibajak. Semua anggota awak hidup dan ditinggal di life raft, kemudian diselamatkan oleh nelayan lokal. Polisi Marinir Indonesia menangkap dua tersangka dan bersama-sama kerjasama dengan IMB dan penjaga Otoritas Filipina / Coast, tanker itu kandas di kota Davao, Filipina.
 - g. Pada 09 Maret 2015, Produk Tanker Malaysia MT Singa Berlian diserang dan dibajak oleh perompak bersenjata pada posisi Latitude 01°43.00' Utara dan Bujur 105° 50.00' East, sekitar 37nm selatan dari Pulau Repong, Indonesia sekitar 2108 UTC. Sekitar tujuh bajak laut di speed boat kecil mengenakan topeng dan bersenjata senapan dan pisau panjang menyerang dan berhasil naik kapal tanker. Mereka menyandera semua 10 anggota awak, merusak semua komunikasi dan peralatan navigasi dan mentransfer kargo MFO ke tanker lain yang tidak diketahui dan melarikan diri. Salah satu anggota awak kapal menderita cedera ringan dalam insiden itu. Pemilik memberitahu MMEA yang dikirim kapal patroli mereka untuk penyelidikan.
2. Nahkoda dan Anak Buah Kapal Lainnya Tidak Menjalankan Prosedur – Prosedur Keamanan Di Atas Kapal
- a. MV. Johan Amber pada tanggal 05 Januari 2012 sekitar pukul 0200 LT di daerah Bunguran sekitar 7 Perompak dengan menggunakan pisau dan parang naik ke atas kapal dengan menyandera crew kapal yang ada di anjungan, salah satu AB jaga diikat tangannya dan mulutnya di tutup. Dan Second Officer di todong pisau untuk mengantarkan ke kamar nahkoda. Di dalam kamar nahkoda para

perompak hanya mengambil uang makan crew dan pergi meninggalkan kapal dengan Nahkoda sebagai sandera sampai mereka turun dan meninggalkan kapal. Kejadian ini terjadi karena saat melintasi daerah perairan kepulauan Natuna prosedur – prosedur keamanan tidak di jalankan.

- b. MV. Pac Lombok pada tanggal 20 November 2015 sekitar pukul 0130 LT di Pontianak Inner Anchorage sekitar 4 perampok naik ke atas kapal dan mengambil barang – barang yang ada di store kapal depan. Pada waktu itu cuaca kabut tapi dari pihak kapal prosedur keamanan tidak dijalankan yaitu AB jaga tidak melakukan pengecekan terhadap store depan sudah di kunci atau belum, tidak ada penambahan tugas jaga suasana kabut, Officer yang jaga di anjungan tertidur.

Dari kasus – kasus kejadian di atas salah satu faktor terjadinya perompakan di atas kapal karena prosedur-prosedur keamanan untuk mencegah terjadinya perompakan tidak di jalankan sehingga perompakan itu terjadi. Seperti yang di isyaratkan oleh IMO dalam resoluisnya untuk pencegahan perompakan ketika melewati daerah yang rawan perompakan, *Best Management Practice (BMP4)* Langkah – langkah yang harus diterapkan oleh perusahaan dan Nahkoda kapal apabila melewati daerah yang rawan terhadap perompakan.

Aksi perompakan dan perampokan bersenjata di Perairan Indonesia pada tahun 2012 -2015 telah mencapai lebih dari 395 kali. Sehingga mendapat julukan sebagai “*The most piracy-strait in the world*”, ini karena statistik yang dikeluarkan oleh *Internasional Maritime Bureau (IMB)* sejak tahun 2012 - 2015 menyebutkan sepertiga kasus perompakan (*piracy*) di dunia berlangsung di perairan Indonesia. Namun pada kenyataannya tidak semua statistik IMB itu akurat, banyak laporan kejadian perampokan yang belum diklarifikasi terlebih dahulu. Meski demikian data itu menciptakan persepsi internasional bahwa kawasan itu tidak aman dan rawan aksi terorisme, sehingga ada wacana untuk melakukan intervensi

secara militer. Hal itu terjadi karena IMB menggunakan istilah *piracy* untuk berbagai bentuk kejahatan di perairan Indonesia dan di perairan yang berbatasan dengan Indonesia. Implikasi dari pernyataan IMB dan adanya pendapat dari masyarakat internasional bahwa Perairan Indonesia merupakan perairan yang tidak aman bagi pelayaran akan membawa akibat baik dari segi politik, ekonomi sosial-budaya dan Hankam.

- a. Segi Politik, masyarakat internasional akan berpendapat bahwa Indonesia tidak mampu untuk menjaga dan menjamin keamanan di Perairan Indonesia sehingga akan menurunkan martabat Indonesia dan eksistensi Indonesia sebagai negara akan banyak dipertanyakan.
- b. Segi Ekonomi, dengan tidak terjaminnya wilayah Indonesia maka akan meningkatkan biaya (*cost*) bagi pelayaran yang melewati Indonesia terutama nilai asuransi barang, sehingga akan meningkatkan nilai harga barang yang akan berdampak sangat signifikan terhadap perekonomian nasional maupun dunia.
- c. Segi sosial-budaya, masyarakat internasional akan berpendapat bahwa tingkat sosial dan budaya masyarakat Indonesia masih rendah karena mengandalkan *piracy* sebagai mata pencaharian. Hal ini disebabkan banyak pendapat menyebutkan bahwa tindakan perompakan merupakan kebiasaan atau budaya masyarakat tertentu di Indonesia. Pendapat ini sangat tidak benar disebabkan jika diteliti lebih lanjut *piracy* merupakan salah satu *trans national crime* yang melibatkan banyak aktor yang meliputi banyak warga negara yang tunduk pada yurisdiksi yang berlainan.
- d. Segi HANKAM, ketidakamanan Perairan Indonesia dan Perairan yang berbatasan dengan Indonesia menyebabkan banyaknya tawaran dan keinginan dari negara maritim besar untuk menghadirkan kekuatan angkatan bersenjata di daerah perbatasan khususnya

yang berbatasan dengan Indonesia. Hal ini jelas akan menciptakan masalah baru khususnya masalah kedaulatan negara dan pelanggaran wilayah, ketidakstabilan keamanan di kawasan dan menciptakan kawasan “konflik” baru.

B. ANALISIS DATA

1. Sering Terjadinya Perompakan Dan Perampokan Bersenjata Di Wilayah Perairan Indonesia Dalam Kurun Waktu 2012 – 2015

Dengan melihat kasus – kasus yang ada di atas masih sering terjadinya perompakan dan perampokan bersenjata di wilayah perairan Indonesia dalam kurun waktu 2012 – 2015 disebabkan oleh :

- a. Kurangnya kewaspadaan dan penjagaan dari kapal untuk mencegah terjadinya perompakan pada saat melewati daerah yang rawan terhadap perompakan maupun pada saat kapal berlabuh dan pada saat kapal sandar.
- b. Kurangnya patroli keamanan dari pihak keamanan di daerah perairan yang rawan terhadap perompakan maupun di tempat kapal berlabuh jangkar.
- c. Letak geografis Indonesia yang terdiri dari banyak pulau sehingga memudahkan para perompak untuk melakukan aksinya. Kondisi geografis suatu wilayah dapat menjadi faktor pemicu suburnya aksi-aksi kejahatan di laut. Para perompak dalam melakukan aksinya tentunya telah mempertimbangkan dan memperhitungkan sarana, sasaran, serta tempat persembunyian yang ideal. Dengan kemampuan kapal yang terbatas yang digunakan, tentunya para pelaku kejahatan akan memilih jalur perdagangan yang sempit dan ramai, bukannya di perairan lepas/terbuka. Sementara itu pulau-pulau yang tersebar, merupakan tempat yang aman untuk bersembunyi atau melarikan diri. Oleh karena itu kehadiran mereka setelah melakukan kejahatan akan sulit terdeteksi oleh aparat.

Semua kapal diberi peringatan untuk extra hati-hati dan untuk mengambil tindakan pencegahan ketika melewati atau melakukan transit

di kawasan – kawasan yang rawan terjadi perompakan dan perampokan bersenjata. Berikut kawasan-kawasan di Indonesia yang berpotensi akan terjadinya perompakan atau pembajakan : Tanjung Priok – Jakarta, Pulau Bintan, Dumai, Pulau Karimun, Nipah, Pulau Takong Kecil, dan Belawan Anchorage dan perairan sekitarnya. Pembajak atau perompak biasanya bersenjata senapan, pisau, dan parang. Perlu diwaspadai untuk perairan lainnya karena banyak serangan yang tidak dilaporkan. Pembajak atau perompak biasanya menyerang kapal pada malam hari, ketika mereka ketahuan dan alarm berbunyi, perompak atau pembajak biasanya melarikan diri tanpa melawan awak kapal.

Indonesia Marine Police (IMP) bekerja sama dengan *IMB* menunjukkan hasil yang positif untuk tahun 2015. Berikut area yang di patrol *IMP* beserta hasil laporan perbandingan serangan yang terjadi pada kurun waktu 2012 – 2015 yang sering terjadi di perairan Indonesia

Tabel 3.1.
Perbandingan Laporan Insiden Perompakan Dan Perampokan Bersenjata Kurun Waktu 2012 – 2015

No	Locations	2012	2013	2014	2015
01	Belawan : 03° 55.00' N - 09° 45.30' E	14	18	9	15
02	Dumai : 01° 42.00' N - 101° 28.00' E	11	12	1	5
03	Nipah : 01° 07.30' - 103° 37.00' E	-	14	-	26
04	Tanjung Priok : 06° 00.30' S - 106° 54.00' E	7	6	9	4
05	Taboneo : 04° 41.30' S - 114° 28.00' E	7	8	2	4
06	Gresik : 07° 09.00' S - 112° 40.00' E	-	4	1	-
07	Adang Bay : 01° 40.00' S - 116° 40.00' E	4	4	6	-
08	Muara Berau : 00° 17.00' S - 117° 36.00' E	4	4	-	-
09	Muara Jawa : 01° 09.00' S - 117° 13.00' E	-	4	-	-

10	Balikpapan : 01° 22.00' S - 116° 53.00' E	3	5	1	-
11	Pulau Bintan : 01° 21.00' N - 104° 29.00' E	3	-	35	-
12	Pulau Takong Kecil	-	-	-	11
13	Pulau Karimun Besar / Kecil	-	-	-	24

(Sumber :ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ship)

Tabel 3.2 adalah data laporan dari *International Maritim Bureau (IMB)* kasus perompakan dan perompakan bersenjata terhadap kapal – kapal dari kurun waktu tahun 2012 – 2015

TABEL 3. 2
**Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attack January –
December : 2012 - 2015**

Locations	2012	2013	2014	2015
S E ASIA Indonesia	81	106	100	108
Malacca Straits	2	1	1	5
Malaysia	12	9	24	13
Myanmar (Burma)	-	-	-	-
Philippines	3	3	6	11
Singapore Straits	6	9	8	9
Thailand	-	-	2	1
FAR EAST China	1	-	-	4
South China Sea	2	4	1	-
Vietnam	4	9	7	27
INDIAN SUB Bangladesh	11	12	21	11
CONTINENT India	8	14	13	13
SOUTH AMERICA Brazil	1	1	1	-
Colombia	5	7	2	5
Costa Rica	1	-	-	-
Dominican Republic	1	1	-	-
Ecuador	4	3	-	-
Guyana	-	2	1	-
Haiti	2	-	-	2
Peru	3	4	-	-
Venezuela	-	-	1	1
AFRICA Algeria	1	-	-	-
Angola	-	-	1	-
Benin	2	-	-	-
Cameroon	1	-	1	1
Dem. Republic of Congo	2	-	1	3
Dem. Rep. of Sao Tome &	-	-	1	-
Egypt	7	7	-	1
Gabon	-	2	1	-
Ghana	2	1	4	2
Guinea	3	1	-	3
Gulf of Aden*	13	6	4	-
Ivory Coast	5	4	3	1
Kenya	1	1	-	2

Liberia	-	-	1	2
Mauritania	-	1	-	-
Morocco	-	1	1	-
Mozambique	2	2	1	1
Nigeria	27	31	18	14
Red Sea*	13	2	4	-
Sierra Leone	1	2	1	-
Somalia*	49	7	3	-
Tanzania	2	1	1	-
The Congo	4	3	7	5
Togo	15	7	2	-
REST OF Mediterranean S	-	-	-	-
WORLD Oman	-	-	2	-
Papua New Guinea	-	-	-	1
Total at year end	297	264	245	246

Menurut data pada table 3.2.Indonesia mempunyai angka perompakan tertinggi, mencakup seperempat dari semua insiden yang dilaporkan. *International Maritime Bureau (IMB)* juga melaporkan meningkatnya serangan dengan senjata api dan pisau ke tingkat tertinggi sejak organisasi itu mulai mencatat di tahun 1991.

TABEL 3.3
Types of Arms Used During Attacks, January - December 2012- 2015

Types of Arms	2012	2013	2014	2015
Guns	4	5	15	5
Knives	34	49	43	55
Not stated	37	50	38	45
Other weapons	6	2	4	3
Total	81	106	100	108

Tabel 3.3 adalah data dari International Maritime Bureau (IMB) mengenai jenis senjata yang digunakan oleh para perompak dalam melakukan aksinya di perairan Indonesia. Di mana perompakan di perairan Indonesia para perompak kebanyakan menggunakan senjata tajam berupa pisau dan parang.

TABEL 3.4
Comparison of the Type of Attacks, January - December 2012 – 2015

Category	2012	2013	2014	2015
Attempted	8	9	8	11
Boarded	73	97	86	94
Fired upon	-	-	-	-

Hijack	-	-	6	3
Total	81	106	100	108

Tabel 3.4 menunjukkan tipe serangan yang dilakukan para perompak dalam melakukan aksinya para perompak naik ke atas kapal dan menyandera kru kapal dan mengambil barang – barang di atas kapal. Sedangkan kasus pembajakan hanya terjadi pada tahun 2014 ada 6 kasus pembajakan dan tahun 2015 ada 3 kasus pembajakan.

TABEL 3.5.
Types of Violence to Crew, January – December 2012 - 2015

Types of Violence	2012	2013	2014	2015
Assaulted	3	-	1	-
Hostage	47	34	90	59
Injured	4	3	6	4
Kidnap/Ransom	-	-	-	-
Killed	-	-	-	-
Missing	-	-	-	-
Threatened	4	6	4	4
Total	58	43	101	67

Tabel 3.5 menunjukkan pada kurun waktu 2012 – 2015 kru kapal mengalami tindak kekerasan yang dilakukan para perompak di mana dari 269 kasus, 3 kali di serang, 230 kasus di sandera di atas kapal dan para perompak mengambil barang-barang yang ada di atas kapal termasuk barang-barang pribadi milik kru kapal, 17 kasus yang terluka dan 18 kasus terancam.

Tabel 3.6
Status Of Ships During Actual Attacks, January - Desember 2012 – 2015

	2012	2013	2014	2015
Berthed	6	8	4	6
Anchored	59	82	62	28
Steaming	8	7	26	62
Not Stated	-	-	-	1

Menurut data *IMB Piracy Reporting Center (PRC)* Perompakan dan Perampokan bersenjata di laut dunia telah mencapai titik terendah dalam lima tahun, dengan 297 kapal diserang di 2012, dibandingkan

dengan 439 pada tahun 2011. Sedangkan di perairan Indonesia tahun 2012 terjadi 81 perompakan, dengan 73 kapal yang ditumpangi oleh bajak laut, sementara 8 berusaha naik ke atas kapal. IMB ini Pusat Pelaporan Perompakan juga mencatat 3 serangan dicoba. 47 orang yang disandera, sementara 4 luka-luka dan 4 terancam pembajakan.

Pada tahun 2013 Sebanyak 264 insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal-kapal telah dilaporkan ke *Piracy Reporting Centre (PRC)*. Ini adalah penurunan 11 % dari 2012 angka dari 297 dan besar-besaran 41 % penurunan dari 2011 (445 insiden) sedangkan di perairan Indonesia pada tahun 2013 terjadi 106 perompakan, 97 boarded, 9 percobaan serangan, 34 kru kapal disandera, 3 luka-luka dan 6 terancam pembajakan.

Pada tahun 2014 Sebanyak 245 insiden Perampokan Bersenjata dan Pembajakan telah dilaporkan ke IMB *Piracy Reporting Centre (PRC)*. Angka ini merupakan penurunan lanjutan dan diterima di serangan dilaporkan untuk tahun keempat berturut-turut. Di perairan Indonesia tahun 2014 terjadi 100 perompakan terjadi penurunan dibandingkan tahun 2013 terjadi 106 perompakan. Di manaincident ini terjadi 86 naik ke kapal, 8 percobaan serangan, dan 6 pembajakan. Di mana 90 awak kapal telah disandera, 6 luka-luka, dan 4 terancam pembajakan.

Pada tahun 2015 di perairan Indonesia terjadi 108 perompakan, dimana 94 naik ke kapal, 11 percobaan serangan, dan 3 pembajakan, 59 kru kapal di sandera, 4 luka – luka, dan 4 terancam pembajakan.

2. Nahkoda dan Anak Buah Kapal lainnya tidak menjalankan prosedur – prosedur keamanan di atas kapal.

a. Saat Berlayar

Pada saat kapal berlayar dan melintasi daerah yang rawan perompakan banyak kapal yang tidak menjalankan prosedur – prosedur keamanan di atas kapal seperti :

- 1) Tidak memasang pengaman di sekeliling kapal
- 2) Tidak ada tugas jaga tambahan atau penambahan jam jaga
- 3) Tidak ada pencahayaan
- 4) Pintu – pintu akomodasi, anjungan, store tidak di kunci.
- 5) *Crew training / Piracy drill* tidak pernah di jalankan

a. Kapal Berlabuh

Pada saat kapal berlabuh jangkar terutama berlabuh di tempat yang rawan terhadap rompak :

- 1) Tidak ada tugas jaga tambahan
- 2) Tidak ada security patrol
- 3) Pencahayaan kurang
- 4) Tangga pandu tidak di *secure*

b. Kapal Sandar Di Pelabuhan

Pada saat kapal sandar di pelabuhan prosedur – prosedur keamanan di atas kapal tidak dijalankan seperti

- 1) Tidak ada Pengecekan visitor saat naik ke atas kapal visitor bebas naik turun kapal.
- 2) Pintu – pintu akomodasi, anjungan tidak di kunci.
- 3) Tidak ada securiti patrol

Nahkoda dan Anak Buah Kapal lalai dalam penjagaan dan kurang disiplin dalam menjalankan prosedur – prosedur keamanan di atas kapal baik pada saat kapal berlayar, berlabuh dan pada saat kapal sandar.

3. Batasan Perompakan, Perampokan Bersenjata Dan Terorisme Maritim

Pada saat ini memang belum terdapat kesamaan pendapat diantara negara-negara maritim mengenai *piracy* (pembajakan) yang dipandang sebagai bentuk terorisme atau yang mempunyai ciri-ciri terorisme yang diakibatkan perbedaan latar belakang kepentingan nasional masing-masing negara pantai. Dalam rangka mendorong upaya kerjasama

internasional terutama kerjasama ASEAN dalam penanganan pembajakan di perairan perbatasan terutama yang berbatasan dengan Philipina perlu adanya pendekatan pendapat diantara negara Indonesia, Malaysia dan Philipina partisipan mengenai batasan pengertian antara *Piracy*, *Armed Robbery at Sea* dan Terorisme Maritim agar negara mempunyai pandangan yang sama sehingga langkah kebijakan antar negara pantai menjadi terarah dan *integrated* satu sama lain. Dalam Pasal 101 UNCLOS 1982 pembajakan (*piracy*) didefinisikan sebagai suatu aksi yang mencakup tindakan pelanggaran hukum dengan kekerasan atau pengambilalihan atau tindakan memusnahkan yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang dari suatu kapal atau setiap tindakan turut serta secara sukarela dalam pengoperasian suatu kapal atau pesawat udara dengan mengetahui fakta suatu kapal atau pesawat udara pembajak serta setiap tindakan mengajak atau dengan sengaja membantu tindakan-tindakan pembajakan itu. Selain itu ada batasan yang jelas tentang tempat kejadian tindak pidana (*locus delictie*) tersebut yaitu *piracy* terjadi di laut bebas.

Sedangkan tindakan serupa yang dilakukan di perairan nasional suatu negara disebut dengan perompakan bersenjata atau *armed robbery*. Dalam Pasal 438 KUHP dikualifikasikan tentang pembajakan di luar laut territorial yang dilakukan oleh nahkoda atau awak kapal yang mengetahui kapalnya digunakan untuk melakukan perbuatan kekerasan ditengah laut. Sedangkan Pasal 439 KUHP mengatur tentang pembajakan di pantai dengan menggunakan kapal melakukan kekerasan terhadap kapal yang ada dalam daerah. Dalam sidang *Council for Security Cooperation in Asia Pasifik (CSCAF)*, Februari 2002 Kelompok Kerjasama Maritim telah mengkaji batasan *Maritime Terrorism*. Pokok kerjasama ini kemudian membuat batasan sementara bahwa terorisme merupakan kegiatan atau tindakan teroris yang dilakukan di lingkungan maritim, diarahkan pada kapal atau instalasi di lepas pantai atau pelabuhan atau terhadap personel dan penumpang

serta ditujukan pada fasilitas atau bangunan di daerah pesisir, termasuk lokasi wisata serta pelabuhan dan kota pelabuhan. Maka terorisme maritime didefinisikan pada suatu tindakan atau kegiatan yang tidak hanya menyangkut aksi-aksi langsung terhadap aspek maritime tetapi segala sesuatu yang terkait dengan terorisme yang dilakukan di, ke dan lewat laut.

Dari penjelasan batasan pengertian di atas dapat diketahui perbedaan yang jelas antara *Piracy* dan *Armed Robbery at Sea*. Yang dimaksud *Piracy* adalah pembajakan yang terjadi diluar perairan yurisdiksi nasional sedangkan *Armed Robbery at Sea* adalah perompakan yang terjadi perairan nasional negara pantai atau perairan yurisdiksi nasional Indonesia. Penjelasan dan klarifikasi tentang masalah tindak pidana ini perlu karena akan menyangkut terhadap penegakan hukumnya termasuk ancaman pidana yang dapat diterapkan dan yurisdiksi terhadap tindak pidana tersebut. Kelemahan yang menonjol adalah belum adanya perangkat hukum yang memadai untuk mengakomodasikan batasan yang diatur dalam UNCLOS dengan yang ada di dalam peraturan perundang-undangan nasional antara lain KUHP dan UU Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.

Perompakan, Perampokan Bersenjata dan Terorisme Maritime sesungguhnya mempunyai keterkaitan satu sama lain yang memiliki persamaan dan perbedaan yang mendasar seperti kejadian diatas yaitu:

- a. Keduanya melakukan tindakan kejahatan di laut dengan kapal sebagai sasaran
- b. Keduanya mempunyai persamaan dalam hal modus operandi yang digunakan
- c. Keduanya merupakan ancaman terhadap stabilitas ekonomi dan politik di kawasan

- d. Perompakan dan Perampokan Bersenjata dilatarbelakangi oleh masalah ekonomi, sedangkan terorisme maritim dilatarbelakangi oleh masalah politik dan ideology
- e. Terorisme Maritim diperkirakan mempunyai dampak yang lebih luas dan besar dari pada Perompakan dan Perampokan Bersenjata, karena salah satu tujuannya adalah menarik perhatian dunia sehingga semaksimal mungkin mengusahakan agar serangan-serangan yang dilakukan dapat berakibat serius dan fatal. Sedangkan aksi Perompakan dan Perampokan Bersenjata cenderung dilakukan diam-diam dan tanpa mengundang perhatian.

Adapun serangan terorisme di laut dapat dilakukan dalam 2 bentuk yaitu, pertama, melakukan serangan terhadap kapal penumpang dan kapal kargo/tanker, dan yang kedua melakukan serangan dari laut, termasuk menggunakan kapal terhadap target-target di darat/pelabuhan. Kedua serangan tersebut tentunya dapat dilakukan apabila didukung dengan persenjataan dan sistem komunikasi yang cukup canggih.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Sering Terjadinya Perompakan Dan Perampokan Bersenjata Di Wilayah Perairan Indonesia Dalam Kurun Waktu Tahun 2012 – 2015.

Dengan sering terjadinya perompakan dan perampokan bersenjata di wilayah perairan Indonesia, diharapkan kapal-kapal yang akan melewati perairan Indonesia yang rawan perompakan dan perampokan bersenjata sebelum melakukan pelayaran pemilik, perusahaan, operator kapal, nahkoda dan kru kapal harus memahami risiko pembajakan, perampokan bersenjata dan tindakan kekerasan lainnya terhadap kapal-kapal, dan mengingatkan mereka tentang pentingnya mengambil tindakan untuk mencegah tindakan tersebut dan menyarankan tentang bagaimana untuk menangani mereka apabila hal-hal itu terjadi. Langkah – langkah yang

harus dilakukan sebelum memasuki daerah yang rawan terhadap perompakan antara lain:

a. Perencanaan Pelayaran

- 1) Company Planning : perencanaan perjalanan oleh perusahaan pelayaran untuk meningkatkan keamanan di kapal.
 - a) Meninjau kembali (*review*) *Ship Security Assessment (SSA)* dan meninjau juga implementasi dari *Ship Security Plan (SSP)*, sebagaimana ditetapkan oleh *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* untuk melawan ancaman perompakan melalui *Ship Security Alert System (SSAS recipient)*.
 - b) *Company Security Officer (CSO)* harus memastikan bahwa terdapat *contingency plan* di saat melintasi *High Risk Area*, dan juga dipastikan bahwa *contingency plan* ini dilatihkan, disampaikan dan didiskusikan dengan nakhoda dan *Ship Security Officer (SSO)*.
 - c) Waspada terhadap adanya ancaman-ancaman spesifik di *high risk area* ini yang telah diumumkan (misalnya pengumuman/peringatan pada SAT C).
 - d) Memberikan pedoman untuk melewati rute-rute yang direkomendasikan
 - e) Mengadakan sesi latihan keamanan dengan awak kapal sebelum memasuki *high risk area*, dan kemudian awak kapal diberikan *briefing* tentang kejadian tersebut setelah kejadian berlalu
 - f) Menerapkan *Self Protection Measures (SPMs)* sesuai dengan pedoman yang terdapat dalam BMP sebelum memasuki *High Risk area*. Penerapan SPM telah meningkatkan prospek keberhasilan kapal-kapal dalam mengusir perompak.
 - g) Menambah jumlah petugas jaga (*watch-keeping*).

- 2) *Master Planning* : perencanaan perjalanan oleh nakhoda kapal untuk meningkatkan keamanan di kapal
 - a) Mengirim *Vessel Position Reporting Form* ketika memasuki atau *high risk area*, yang dapat dilakukan oleh kapal atau oleh perusahaan
 - b) Sebelum memasuki *high risk area* direkomendasikan untuk memberikan arahan tentang persiapan-persiapan kepada awak kapal dan juga diadakan latihan (*drill*). *Ship Security Plan (SSP)* harus dikaji kembali (*review*) dan semua awak kapal diberi arahan tentang tugas-tugas mereka, termasuk familiarisasi dengan bunyi alarm khusus jika ada serangan perompak, serta bagaimana langkah tindak yang harus dilakukan jika alarm tersebut berbunyi.
 - c) Mempersiapkan rencana komunikasi darurat (*emergency communication plan*) berupa mempersiapkan nomor-nomor kontak, yang harus mudah dijangkau atau terdapat di dekat alat komunikasi
 - d) Menyiapkan strategi menyalakan AIS: Nakhoda memiliki kewenangan untuk mematikan AIS jika diyakini aktifnya AIS bisa membahayakan kapal.
 - e) Jika diputuskan AIS dimatikan selama memasuki *high risk area*, maka harus dihidupkan jika terjadi serangan

- 3) *Voyage Planning* : membuat perencanaan pelayaran sebelum memasuki daerah yang rawan terhadap perompakan, melaksanakan penilaian risiko dan membuat penilaian dari langkah-langkah yang diperlukan ketika transit daerah berisiko tinggi;
 - a) Sebelum melakukan pelayaran
Melakukan *risk assessment* untuk memperkirakan kemungkinan serangan perompak dan konsekuensinya terhadap kapal yang bersangkutan berdasarkan informasi

terbaru. *Output* dari *assessment* tersebut akan mengidentifikasi langkah-langkah yang diambil untuk mencegah dan memperkecil kemungkinan diserang.

(1) Keselamatan *Crew*

Ketika merumuskan cara-cara untuk mencegah masuknya/naiknya perompak ke atas kapal, harus dipastikan, antara lain awak kapal dapat meloloskan diri dalam situasi darurat yang mungkin saja terjadi, misalnya kebakaran.

(2) Freeboard

Jika sebuah kapal diserang, penyerang akan sering mencoba untuk naik ke kapal dari buritan atau titik terendah di atas permukaan air, sehingga lebih mudah bagi mereka untuk naik ke atas kapal. Langkah-langkah perlindungan tambahan harus dipertimbangkan

b) Selama Berlayar

(1) Kecepatan

- (a) Kapal yang paling rentan terhadap perompakan adalah ketika berhenti, drifting, berlabuh jangkar atau melakukan transfer STS, operasi *Single Buoy Mooring (SBM)* atau *slow down* untuk transfer pilot
- (b) Menaikkan kecepatan agar perompak sulit untuk naik ke atas kapal.
- (c) Ketika ada sebuah kapal yang mencurigakan diidentifikasi secepatnya menaikkan kecepatan yang maksimal dan aman. Ini akan membuat jarak dari perompak semakin jauh dan membuat perompak sulit untuk naik ke atas kapal.

c) Lokasi dan Waktu Berlabuh Jangkar

- (1) Menjaga waktu seminimum mungkin ketika berlabuh di daerah yang rawan.
- (2) Menghindari pola pengaturan yang tetap.
- (3) Lokasi Posisi berlabuh yang dipilih merupakan faktor penting dalam menentukan risiko terhadap perompakan di atas kapal.

b. Kru Training / *Piracy drill*

Sebelum memasuki daerah yang rawan perompakan kru detraining atau mengadakan latihan pencegahan menghadapi perompakan.

c. Perlindungan terhadap kapal

Tindakan Perlindungan Kapal bertujuan untuk mencegah dan menunda terjadinya perompakan dan perampokan bersenjata apabila kita melewati daerah yang rawan terhadap perompakan.

1) Watchkeeping dan kewaspadaan ditingkatkan

Sebelum memasuki area yang rawan terhadap perompakan, perhatian dan kewaspadaan perlu ditingkatkan dan disarankan agar dipersiapkan sesuai yang dilakukan sesuai dengan risk assessment yang dibuat diantaranya :

- a) Penambahan jam jaga atau penambahan petugas jaga (bisa menggunakan boneka manusia di lokasi-lokasi strategis sehingga seolah-olah terdapat banyak petugas jaga). Gambar 3.1 dapat dilihat *dilampiran 1*
- b) Pertimbangkan pergantian waktu jaga jangan terlalu lama ini bertujuan untuk memaksimalkan pengamatan keliling.
- c) Pastikan bahwa binocular cukup ada dianjung agar dalam melakukan pengamatan lebih maksimal
- d) Pastikan menggunakan night vision

e) Perhatikan kapal-kapal kecil yang mendekat baik dengan visual maupun menggunakan radar.

2) Perlindungan anjungan ditingkatkan

Anjungan biasanya sebagai target untuk setiap serangan. Jika mereka bisa naik ke kapal, para perompak biasanya mencoba untuk pergi ke anjungan untuk memungkinkan merekamengambil alih kendali. Peningkatan perlindungan anjungan berikut harus dipertimbangkan:

- a) Jendela anjungan dilapisiperlindungan terhadap pecahan kaca dengan menggunakan lapisan keamanan kaca film, yang sering disebut Blast Resistant Film
- b) Pengamanan untuk jendela sisi samping kanan kiri dan belakang anjungan dan pintu anjungan untuk mencegah terhadap serangan perompak.



Gambar 3. 2

Pengamanan Di Samping Dan Belakang Anjungan

- a) Pengendalian akses ke Anjungan, Akomodasi dan Ruang Mesin

Hal ini sangat penting untuk mengontrol rute akses untuk mencegah atau menundapelaku yang berhasil naik kapal dan mencoba untuk masuk ke anjungan, akomodasi atau ruang mesin. Karena jika pelaku berhasil naik ke atas kapal, mereka akan ulet dalam upaya mereka untuk mendapatkan akses ke bagian akomodasi khususnya anjungan.

Gambar 3.3 dapat dilihat di *lampiran 2*

3) *Physical Barrier*

Untuk mempersulit naiknya perompak ke atas kapal, bentuknya berupa :

- a) Pemasangan *razor wire* (kawat berduri spiral), Gambar 3.4 *RazorWire* dapat dilihat pada *lampiran 3*
- b) Membubuhkan cat ‘anti panjat’ di beberapa bagian yang rawan untuk dipanjat.
- c) Penghalang yang dialiri listrik pada beberapa jenis kapal (jangan digunakan pada kapal yang mengangkut produk minyak bumi/*hydrocarbon*). Gambar 3.5 dapat di lihat pada *lampiran 4*
- d) Memasang peringatan tentang adanya aliran listrik (dalam bahasa Inggris di bagian dalam, dan dalam bahasa Somalia di bagian luar kapal), meskipun kenyataannya tidak ada aliran listrik di sana.

4) *Water Spray and Foam Monitors*

Penggunaan air yang di pasang di sekeliling dapat membuat sulit bagi perahu yang mencurigakan untuk tetap bersamadan membuatnya secara signifikan lebih sulit bagi perompak untuk naik ke atas kapal. Gambar 3.6 dapat di lihat pada *lampiran 5*

d. Memasang CCTV pada:

- 1) Anjungan (di bagian belakang dan dipasangnya pada tempat yang tersembunyi)
- 2) *Safe Muster Point/Citadel*.

e. *Safe Muster Point*

Safe Muster Point adalah sebuah tempat yang dipilih untuk memberikan perlindungan fisik kepada awak kapal secara maksimal. Ketika akan terjadi serangan perompak, awak kapal yang tidak

bertugas di *anjungan* dikumpulkan di *Safe Muster Point* ini. *Safe Muster Point* merupakan tempat perlindungan jangka waktu singkat (*short term safe haven*).

f. *Citadel*

Citadel adalah suatu tempat yang khusus dibangun di atas kapal di mana pada saat terjadi serangan perompak, seluruh awak kapal tanpa terkecuali berlindung di dalamnya. *Citadel* ini harus diperlengkapi antara lain: AC, cadangan bahan pangan, bekal air, sanitasi, sistem komunikasi dengan dunia luar, sistem yang bisa mematikan mesin secara otomatis dan kamera CCTV yang bisa dioperasikan jarak jauh. *Citadel* merupakan tempat perlindungan bagi awak kapal untuk jangka waktu yang lebih lama.

g. Mempertahankan kecepatan tinggi ketika melewati di daerah *High RiskArea*.

h. Alarm

Ketika beroperasi di daerah yang menjadi perhatian, emergensi prosedur harus dijalankan untuk memastikan bahwa kru kapal berada di lokasi yang aman dan kru dibuat mengerti tentang keadaan darurat. Membunyikan alarm / peluit kapal berfungsi untuk menginformasikan kepada kru kapal bahwa serangan telah dimulai dan penting untuk menunjukkan kepada kru kapal setiap ada potensi penyerangan ke kapal. Jika kapal didekati oleh perompak dan membunyikan terus menerus alarm dari kapal foghorn / peluit bertujuan untuk mengalihkan perhatian para pelakudn seperti di ketahui kemungkinan mereka tahu bahwa mereka telah terlihat . Ini penting untuk:

- 1) Suara alarm darurat dan membuat pengumuman bahwa kapal sedang diserang.
- 2) Latihan untuk kru kapal sebelum memasuki high risk area

- i. Komunikasi yang baik dengan pihak berwenang yang relevan sangat penting. Laporkan kepada pihak yang berwenang sebelum, selama atau setelah serangan. Dan juga selalu melakukan komunikasi dengan pihak berwenang selama berlayar di daerah yang rawan perompak.
2. Nahkoda dan Anak Buah Kapal Lainnya Tidak Menjalankan Prosedur – Prosedur Keamanan Di Atas Kapal
Sebelum melewati daerah – daerah yang rawan terhadap perompakan di harapkan Nahkoda dan ABK lainnya menerapkan langkah – langkah atau prosedur – prosedur untuk mencegah terjadinya perompakan antara lain :
 - a. Saat Berlayar
Pada saat berlayar dan memasuki daerah yang rawan terhadap perompakan prosedur – prosedur untuk mencegah terjadinya perompakan adalah :
 - 1) Penambahan jam jaga atau penambahan petugas jaga saat melintasi daerah yang rawan terhadap perompakan.
 - 2) Officer jaga di anjungan memperhatikan kondisi daerah tersebut dengan visual atau dengan menggunakan radar perhatikan benda – benda yang terdeteksi oleh radar.
 - 3) Perhatikan CCTV
 - 4) Perlindungan terhadap kapal di terapkan yaitu dengan memasang pengaman di sekeliling kapal.
 - 5) Menaikkan statusnya dari level 1 ke level 2 apabila diperlukan.
 - 6) Pencahayaan keliling dengan menggunakan *search light*.
 - 7) Full speed dengan kecepatan maximum apabila melewati daerah yang rawan terhadap perompakan.
 - 8) Kendali/*control* terhadap bagian akomodasi dan ruang mesin harus berada di tangan awak kapal dengan tujuan untuk mencegah atau menunda perompak yang sudah naik ke kapal dapat menguasai kapal.

- a) Semua pintu dan palka menuju akomodasi dan kamar mesin harus dilindungi agar tidak dibuka oleh perompak untuk menuju *upper deck*. Gambar 3.8 Lampiran 7
- b) Melakukan *blocking* atau memindahkan tangga luar di wilayah akomodasi untuk mencegah digunakan oleh perompak dan mencegah mereka memasuki anjungan.
- c) Di samping mengunci pintu-pintu dan palka-palka pastikan *clipsnya* terpasang dengan baik.

b. Kapal Berlabuh

Pada saat kapal berlabuh prosedur – prosedur yang harus di terapkan apabila berlabuh di daerah yang rawan perampokan.

- 1) Penambahan jam jaga atau penambahan petugas jaga
- 2) Pengamatan keliling baik dengan visual, cctv maupun radar.
- 3) Security Patrol yang dilakukan oleh petugas jaga keamanan.
- 4) Tutup dan kunci pintu akomodasi, anjungan, dan store.
- 5) Gangway di secure.
- 6) Pencahayaan di sekeliling kapal.
- 7) Tangga pandu di secure.
- 8) Mengunci pintu – pintu dan palka pastikan *clipsnya* terpasang dengan baik.

c. Kapal Sandar

Pada saat kapal sandar prosedur – prosedur yang harus di jalankan agar perampokan bisa di cegah antara lain :

- 1) Check visitor yang naik dan turun kapal
- 2) Security patrol dengan mengecek keliling kapal.
- 3) Pintu akomodasi, anjungan, dan store di tutup dan di kunci hanya satu pintu yang terbuka buat keluar masuk anjungan

3. Penanganan Perompakan dan Perampokan Bersenjata Di Laut

Aksi Kejahatan di laut adalah aksi kejahatan yang bersifat multi-dimensi dan mengancam keamanan lebih dari satu negara, yang tidak dapat hanya diatasi dengan pendekatan militer saja. Upaya penanganan dalam memerangi aksi kejahatan di laut akan dapat dilakukan secara efektif apabila penyebab atau faktor pemicu dari tindakan tersebut dapat diidentifikasi dan ditangani dengan tepat serta dilakukan secara komprehensif.

Tidak dapat dipungkiri bahwa sesungguhnya sumber/akar permasalahan aksi kejahatan di laut adalah berasal dari adanya permasalahan yang timbul dan berkembang di daratan. Wilayah laut hanyalah tempat operasi kejahatan, sehingga dengan memfokuskan peningkatan keamanan di laut dengan berbagai bentuk cara, tidak akan berjalan efektif dan hanya akan bersifat sementara saja, jika permasalahan pokok di daratan tidak ditangani dengan baik.

Untuk menyentuh akar permasalahan, diperlukan pendekatan yang bersifat *capacity building*. Yang dimaksud dengan *capacity building* di sini bukan semata memperkuat kemampuan Angkatan Laut, tetap menyentuh pula memperkuat peran pemerintah (sipil) untuk mengatasi masalah sosial, politik dan keamanan di wilayah daratan di mana para perompak dan pembajak berasal dengan cara :

- a. Peningkatan kualitas hidup
- b. Menyediakan pendidikan yang baik
- c. Menyediakan kegiatan mengisi waktu luang yang konstruktif
- d. Menyediakan kesempatan kerja

Akar-akar permasalahan tersebut saat ini masih dihadapi oleh Indonesia dan penanganannya sendiri masih belum dilakukan secara menyeluruh, karena masih adanya berbagai konflik kepentingan sebagai akibat dari

berbagai keterbatasan anggaran, infrastruktur dan sumber daya manusia yang mengakibatkan penanganan yang tidak maksimal. Dalam hal ini tentunya diperlukan komitmen yang kuat dari Pemerintah dan aparatnya untuk menyelesaikan akar-akar permasalahan tersebut.

Selain melakukan penanganan di dalam negeri, upaya-upaya internasional dalam rangka melawan aksi kejahatan di laut juga perlu dikembangkan. Upaya-upaya tersebut dapat dilaksanakan dalam dua perspektif yaitu dalam kerangka konvensi internasional dan dalam rangka kerjasama internasional.

a. Dalam kerangka Konvensi Internasional

Selain diatur dalam UNCLOS 1982 pasal 100-107, ketentuan dan penanganan mengenai *piracy* juga telah disampaikan oleh IMO dalam bentuk edaran (*circular*) kepadasemua negara anggota IMO. IMO telah menerbitkan sejumlah edaran untuk membantu negara-negara dalam melakukan pemberantasan terhadap aksi kejahatan di laut, yaitu:

- 1) *Circular no. 622, Recommendations to Governments for Preventing and Suppressing Piracy and Armed Robbery Against Ship*, yang merekomendasikan:
 - a) pembentukan *national action plans*
 - b) pengaturan operasional dan infrastruktur yang dianggap perlu
 - c) sistem komando terpadu
 - d) manajemen yang efektif dan informasi yang akurat
 - e) rencana keamanan kapal
 - f) kegiatan patroli bersama
 - g) penyesuaian peraturan & hukum nasional untuk mengakomodasikan bentuk kerjasama ini.
- 2) *UN General Assembly Resolution A/55/7* tanggal 30 Oktober 2000 juga telah menetapkan sebuah resolusi dimana negara harus mengambil segala tindakan untuk bekerjasama di tingkat regional

termasuk untuk saling mendukung kegiatan investigasi dan kerjasama dengan IMO dalam hal penyampaian laporan kejadian. Resolusi ini juga mendorong agar semua anggota PBB menjadi pihak pada *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)*.

Secara umumnya SUA Convention menyatakan hal-hal sebagai berikut:

- a) Negara-negara yang menjadi pihak setuju untuk bekerjasama dan menjamin bahwa individu-individu yang melakukan pelanggaran tertentu yang membahayakan pelayaran laut internasional akan ditangkap dan didakwa bila individu-individu tersebut memasuki wilayah negara manapun yang menjadi pihak konvensi.
- b) Konvensi ini berisi daftar tindakan-tindakan yang dianggap membahayakan keamanan navigasi, termasuk diantaranya pengambilalihan kendali kapal secara paksa maupun dengan ancaman atau melakukan tindakan kriminal terhadap anak buah kapal. Konvensi ini tidak menyebutkan istilah *piracy*, tetapi hanya memperluas ruang lingkup *punishable offence*, termasuk didalamnya pembajakan kapal laut dan *armed robbery*.
- c) Pelanggaran-pelanggaran tersebut diantaranya, bila seseorang secara melanggar hukum dan secara sengaja:
 - (1) Menghentikan atau mengambil alih suatu kapal dengan kekerasan atau jenis ancaman apapun atau dengan bentuk intimidasi apapun, atau
 - (2) Melakukan tindakan kejahatan terhadap seseorang di atas kapal dan bila tindakan tersebut dapat membahayakan keselamatan pelayaran kapal tersebut
- d) Konvensi berlaku dimanapun tindak kejahatan dilakukan, apakah di laut wilayah, perairan negara kepulauan, zonaekonomi eksklusif, ataupun di laut bebas.

- e) Negara-negara yang menjadi pihak dari konvensi diwajibkan untuk melakukan peradilan terhadap pelanggaran yang memang merupakan yurisdiksi peradilan negara dimaksud, bila pelanggaran dilakukan:
- (1) terhadap atau di atas suatu kapal negara tersebut,
 - (2) di dalam wilayah atau laut wilayah negaranya,
 - (3) oleh seseorang berkebangsaan negaranya,
 - (4) oleh seseorang yang berada di wilayah negaranya.
 - (5) Bila para pelanggar berada di wilayahnya, negara pihak dari konvensi wajib melakukan penahanan dan dapat menyerahkan para pelanggar ke negara lain atau mendakwa para pelanggar di pengadilan negaranya sendiri.
 - (6) Konvensi mempunyai ketentuan-ketentuan yang memudahkan penyerahan seseorang yang telah melakukan pelanggaran terhadap konvensi dari satu negara ke negara lain walaupun tanpa adanya perjanjian ekstradisi antara kedua Negara
 - (7) Negara yang menjadi pihak konvensi diwajibkan untuk mengadakan kerjasama satu sama lain dalam penanganan proses hukum dari tindak kejahatan tersebut
 - (8) Negara yang menjadi pihak pada konvensi juga diwajibkan untuk bekerjasama dalam upaya pencegahan tindak pelanggaran seperti yang tertera di dalam konvensi, terutama dengan cara:
 - (a) mengambil tindakan yang dianggap perlu untuk mencegah terjadinya pelanggaran-pelanggaran di dalam maupun di luar wilayahnya, dan
 - (b) saling tukar menukar informasi dengan cara yang diatur oleh hukum nasionalnya dan melakukan koordinasi maupun bentuk kerjasama lain yang perlu dilakukan untuk mencegah terjadinya pelanggaran.

- b. Dalam Kerangka Kerjasama Bilateral, Regional dan Multilateral
- Secara khusus, terdapat tiga prinsip menyangkut kerjasama meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran di Perairan Indonesia yang berbatasan dengan Malaysia, Singapura, dan Philipina yaitu:
- 1) Tanggung jawab utama bagi keamanan dan keselamatan atas Perairan Indonesia yang berbatasan dengan Philipina, yang berada pada *littoral states* (Indonesia, Philipina, dan Malaysia).
 - 2) Ada peran bagi semua negara dalam kerjasama mengenai keamanan dan keselamatan maritim (negara pengguna, industri angkutan laut dan organisasi internasional)
 - 3) Kerjasama berdasarkan konsultasi dan sesuai dengan ketentuan Hukum Internasional. Kerjasama internasional untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran di Perairan Indonesia yang berbatasan dengan Philipina dilakukan dengan tetap menghormati kedaulatan dan integritas teritorial *littoral states*.

Dalam kerangka kerjasama internasional tersebut, Indonesia dan negara-negara pantai lainnya secara bersama-sama telah menjalin kerjasama baik dalam lingkup kecil (bilateral/trilateral) maupun dalam lingkup yang lebih luas (ASEAN atau dengan negara diluar kawasan). Adapun bentuk-bentuk kerjasama tersebut antara lain:

- 1) *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MoU)*. MoU ini secara politis mendorong kerjasama dan harmonisasi antar *port state* untuk meningkatkan keamanan di laut serta melindungi lingkungan laut. Namun MoU ini tidak mengikat secara hukum, sehingga dibutuhkan komitmen politik yang kuat dari negara-negara penandatangan, termasuk Indonesia, Malaysia dan Philipina untuk melaksanakannya.

- 2) ASEAN tetap menjadi salah satu pilar pendekatan ketiga negara dalam rangka menjaga keamanan maritim Asia Tenggara. Dalam hal ini, negara-negara ASEAN sangat menyadari bahwa kestabilan kawasan akan sangat tergantung pada kestabilan aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan keamanan. Namun dalam aspek kestabilan keamanan kawasan, negara-negara ASEAN masih memerlukan waktu untuk mengevaluasi kembali komitmen dan strategi kerjasamanya, khususnya untuk masalah keamanan di laut ini, mengingat masih banyaknya perbedaan kepentingandiantara negara-negara anggota. Adapun komitmen hukum dan politik yang telah dilakukan oleh negara-negara ASEAN adalah:
- (1) Kerjasama maritim antara negara-negara ASEAN telah dinyatakan dalam KTT ASEAN 2003 dan ditegaskan kembali pada Pertemuan Menteri Luar Negeri ASEAN di Jakarta 2004, yang menyatakan bahwa “*maritimecooperation is vital to the evolution of the ASEAN Security Community*”
 - (2) *The ASEAN Declaraction on Transnastional Crime*. Deklarasi ini merupakan kesepakatan dari negara-negaraASEAN untuk memperkuat kerjasama regional untuk menghadapi terorisme, penyelundupan, pencucian uangan dan peredaran obat bius.
 - (3) Selain mengadakan pertemuan-pertemuan rutin yang membahas kerjasama regional dalam hal keamanan maritim, ASEAN dan negara mitra yang tergabung dalam ARF telah menandatangani *Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Maritime Security*.
- 3) Dalam skema kerjasama patroli terkoordinasi, Indonesia, Philipina dan Malaysia telah melakukan patroli terkoordinasi secara teratur di Perairan Zulu untuk meningkatkan pengamanan

di jalur transportasi laut. Dalam kerjasama patroli terkoordinasi itu, masing-masing negara akan memberikan informasi tentang kejadian-kejadian yang ada secara *real time*. Kerjasama ini masih dianggap belum efektif karena masing-masing angkatan laut belum dapat leluasa melakukan pengejaran, terutama apabila pengejaran tersebut masuk ke wilayah negara lain.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan dan analisis – analisis pada bab-bab sebelumnya, penulis menarik kesimpulan dari permasalahan di atas yaitu:

1. Masih sering terjadinya perompakan dan perampokan bersenjata di Indonesia Pada kurun 2012 – 2015 disebabkan oleh :
 - a. Kurangnya kewaspadaan dan penjagaan darikapal untuk mencegah terjadinya perompakan pada saat melewati daerah yang rawan terhadap perompakan maupun pada saat kapal berlabuh dan pada saat kapal sandar.
 - b. Kurangnya patrol keamanan dari pihak keamanan di daerah perairan yang rawan terhadap perompakan maupun di tempat kapal berlabuh jangkar.
 - c. Letak geografis Indonesia yang terdiri dari banyak pulau sehingga memudahkan para perompak untuk melakukan aksinya.
2. Nahkoda dan Anak Buah Kapal lainnya tidak menjalankan prosedur – prosedur keamanan di atas kapal saat melintasi daerah yang rawan perompakan, tempat berlabuh dan pada saat kapal sandar disebabkan kelalaian Nahkoda dan Anak Buah Kapal dalam menjalankan prosedur – prosedur keamanan di atas kapal.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas maka penulis memberikan saran dan pemecahan kepada pemerintah, perusahaan pelayaran dan bagi kapal itu sendiri yaitu :

1. Kepada Pemerintah
Pihak aparat lebih meningkatkan pengamanan dengan cara patroli di sekitar perairan Indonesia yang rawan terhadap perompakan dan juga

patrol bersama dengan negara tetangga bila itu terjadi di daerah perbatasan sehingga perompakan di laut dapat di tekan / di cegah.

2. Kepada Perusahaan Pelayaran

Diharapkan perusahaan pelayaran untuk membuat perencanaan perusahaan dan memperhatikan keselamatan kru kapal dengan memberikan perlindungan terhadap kapal untuk mencegah terjadinya perompakan.

3. Kepada Kapal

Di harapkan Nahkoda dan kru kapal lainnya pada saat kapal berlabuh atau saat kapal berlayar di daerah yang rawan terhadap perompakan agar dapat meningkatkan penjagaan dan kewaspadaan untuk mencegah terjadinya perompakan dan mengikuti prosedur-prosedur pencegahan perompakan yang ada di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Aust Anthony, *Modern Treaty Law and Practice*, London, 2000
- BMP3, *Piracy of the coast of Somalia and Arabian sea area*, Scotland, UK (Version3-June 2010)
- BMP4, *Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operations and Master of Transiting the High Risk Area*, Witherby, Scotland, UK (Version 4 –August 2011)
- IMB International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ship*, London, 2013
- IMB International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ship*, London, 2014
- IMB International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ship*, London, 2015
- IMB International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ship*, London, 2016
- ISPS Code, IMO 2010
- Jayant Abhyankar, *Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea in Southeast Asia: a Global Regional*
- Jr, Maximo.Q, Meiji, Chie Kojima, Mark Sawyer, *Piracy at Sea* (Sweden : Word Maritime Univercity, March 2013)
- KUHP Pasal 439
- MSC.1/circ. 1334, *Piracy and Armed Robbery Aagaint Ships in Waters off Coast of Somalia*, IMO, 2010
- MSC.1/circ. 1339, *Piracy and Armed Robbery Aagaint Ships in Waters off Coast of Somalia* IMO, 2011
- Oppenheim-Lauterpacht, *International Law*, (London:Longman), hlm. 595
- “*Piracy-The East Africa / Somalia Situation*” (London : OCIMF, 2009)
- “*Regional Guide to Counter Piracy and Armed Robbery Against Ship In Asia*” (Singapore : RECAAP)
- Transport, for Department, *Guidance to UK flagged shipping on measures to counter piracy, Armed Robbery and other acts of violence against merchant shipping*, London, 2011
- UNCLOS 1982 Pasal 101

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Boneka sebagai petugas jaga

Lampiran 2 Pengendalian Akses ke Anjungan, Akomodasi dan Ruang Mesin.

Lampiran 3 *Razor Wire*

Lampiran 4 Penghalang yang di aliri listrik

Lampiran 5 *Waters Spary dan Foam Monitors*

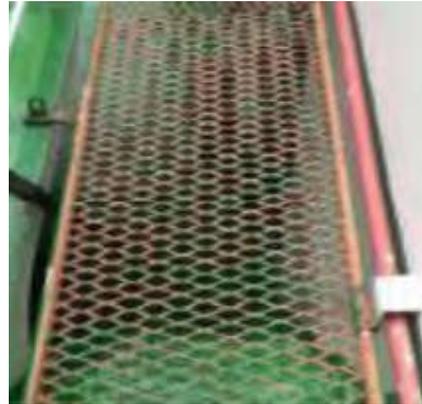
Lampiran 6 Gates

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Memasang Boneka Sebagai Penambah Tugas Jaga



Lampiran 2 Pengendalian akses ke Anjungan, Akomodasi dan Ruang Mesin



Stairways

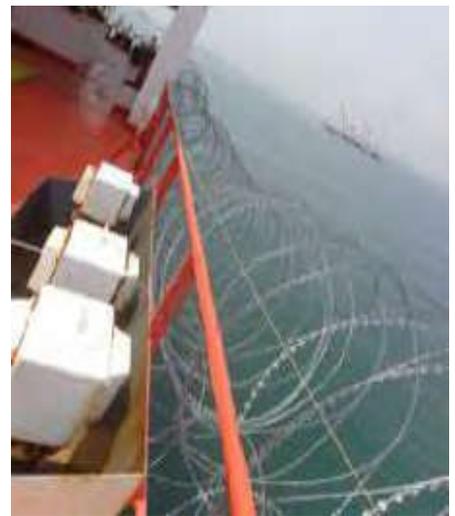


Emergency Exit



Pintu

Lampiran 3 *Razor Wire*



Razon Wire (Kawat Berduri)

Lampiran 4 Penghalang yang di aliri listrik



Lampiran 5 *Water Spray and Foam Monitors*



Lampiran 6 *Gates*

