

TANGGUNG JAWAB HUKUM NEGARA DALAM MELINDUNGI WARGA NEGARANYA SEBAGAI KORBAN PEMBAJAKAN KAPAL DI LAUT INTERNASIONAL¹

Oleh :
Stesya Riena Tirsa Wokas²
stesya192@gmail.com
Emma. V. T Senewe³
Cornelis Dj. Massie⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mengetahui tanggung jawab hukum terhadap warga negara menurut hukum Internasional mengenai pembajakan dan untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum negara terhadap warga negara sebagai korban pembajakan di laut. Dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif, dapat ditarik kesimpulan 1. Tanggung jawab hukum terhadap warga negara menurut hukum internasional mengenai pembajakan pada dasarnya telah diatur secara jelas melalui UNCLOS 1982. Keberadaan regulasi ini, ditambah dengan Pasal 9 Montevidehoto 1933 (perlindungan sama warga/asing), sudah cukup jadi dasar yuridis penegakan hukum. 2. Pelaksanaan perlindungan hukum negara terhadap warga negara korban pembajakan di laut telah dilakukan berdasarkan UNCLOS 1982 melalui upaya pengawasan negara bendera, hak pengejaran bajak laut, dan kerjasama antarnegara seperti kasus MV Abdullah 2024 di mana Angkatan Laut Uni Eropa (Operation Atalanta) pantau dan selamatkan 23 awak Bangladesh. Namun, pelaksanaannya belum sepenuhnya optimal karena masih ada kendala seperti kapal bajak cepat sulit dikejar, patroli terbatas di laut luas, dan kemiskinan di Somalia yang jadi akar masalah, sehingga sering bergantung tebusan bukan pencegahan total.

Kata Kunci : *perlindungan negara, korban pembajakan kapal, laut internasional*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Subjek hukum adalah pihak yang dapat dibebani hak dan kewajiban yang diatur hukum. Subjek hukum internasional adalah pihak yang dapat dibebani hak dan kewajiban yang diatur oleh hukum internasional. Hak kewajiban yang diatur hukum internasional itu mencakup hak kewajiban yang mengatur hukum internasional material dan hukum internasional formal. Subjek hukum internasional adalah persondalam hukum internasional.⁵

Negara adalah subjek hukum paling penting di dunia internasional, lebih dari subjek hukum lainnya. Setiap negara pasti punya hak dan kewajiban sesuai aturan hukum internasional. Untuk membentuk negara, harus ada penduduk yang punya kewarganegaraan tetap. Penduduk ini adalah bagian utama dalam membangun bangsa. Setiap warga negara wajib taat pada hukum negaranya. Orang yang sudah punya kewarganegaraan berhak mendapat perlindungan hukum dari negaranya, di mana pun mereka berada. Keadaan geografis planet bumi menunjukkan bahwa luas wilayah lautan lebih besar daripada luas wilayah daratan.⁶

Kewarganegaraan adalah kedudukan hukum orang dalam hubungannya dengan negaranya. Kewarganegaraan itu ditetapkan oleh Negara yang bersangkutan. Kewarganegaraan menimbulkan hak dan kewajiban pada dua belah pihak. Warga negara suatu negara, dimanapun ia berada harus tunduk juga pada kekuasaan dan hukum negaranya. Bagi warga negara yang berada diluar negeri, berlakunya kekuasaan dan hukum negara tempat mereka berada di lain pihak, negara wajib melindungi warga negaranya.⁷ kewarganegaraannya yang ditetapkan oleh hukum nasional negaranya masing masing, dengan demikian seseorang yang memiliki suatu kebangsaan/ kewarganegaraan berhak mendapatkan perlindungan hukum dari negaranya dimanapun seseorang tersebut berada, di darat, udara dan termasuk di laut, karena laut digunakan manusia untuk melakukan berbagai kegiatan, baik kegiatan nasional maupun kegiatan internasional dan negara berperan untuk melindungi warganegaraanya dalam melakukan berbagai kegiatan di laut.

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 220711010910

³ Fakultas Hukum Unsrat, Guru Besar Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Guru Besar Ilmu Hukum

⁵ F. Sugeng Istanto. (2014), Hukum Internasional. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, hlm 23.

⁶ Kurlanda, E (2011), Eksploitasi Sumber Daya Laut dan Penerapan Hukum Laut di Wilayah Teritorial, Vol 4 (1), hlm 51.

⁷ *Op, Cit.*, F.Sugeng Istanto, hlm 59-60.

Laut selalu memiliki banyak manfaat bagi manusia, secara pribadi maupun bersama, untuk kepentingan damai maupun perang, dan untuk kepentingan ilmu pengetahuan dan teknologi.⁸ Sebagai jalur utama pengiriman barang, laut sering digunakan untuk transportasi kapal yang membawa kebutuhan negara melalui perairan internasional, sehingga keamanan menjadi isu krusial. Hal ini disebabkan oleh sifat laut sebagai wilayah bersama yang bukan milik negara tertentu, sehingga memerlukan perlindungan bagi seluruh warga negara di dunia.⁹

Banyak pihak yang akan merugi jika keamanan di perairan internasional tidak terjamin. Laut dapat dikatakan aman apabila laut tersebut bebas dari segala ancaman kekerasan, ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dapat mengganggu dan membahayakan kapal-kapal yang berada di laut.

Pada kenyataannya wilayah perairan laut masih terjadi kejahatan maritim seperti pembajakan kapal, terorisme, dan kekerasan. Pembajakan kapal di laut lepas baik yang dilakukan oleh kapal kapal asing maupun oleh kapal-kapal domestik di wilayah perairan internasional menimbulkan keresahan bagi pelayar.

Di laut bebas atau di suatu wilayah perairan yang berada di luar yurisdiksi suatu negara tertentu, setiap negara dapat menahan sebuah kapal perompak atau kapal yang diambil dan atau dikuasai oleh para perompak dan menahan orang-orang yang terlibat sekaligus menyita barang-barang yang ada di atas kapal. Kalau pembajakan laut dilakukan dalam laut wilayah suatu negara tertentu, maka tidak ada keragu-raguan bahwa pengadilan dari negara itulah yang memeriksa perkaranya dan menjatuhkan hukuman pidana pada bajak laut itu dengan mempergunakan Pasal-Pasal hukum pidana yang bersangkutan dari negara itu.¹⁰

Dalam konteks hukum, definisi pembajakan di UNCLOS 1982 Pasal 101 memberikan kerangka universal, namun terbatas. Ia fokus pada kekerasan di laut lepas untuk kepentingan pribadi, mengabaikan ancaman kontemporer seperti terorisme maritim di perairan teritorial. Dalam

hukum internasional, pembajakan diakui sebagai kejahatan tertua yang tunduk pada yurisdiksi universal karena bajak laut dianggap sebagai *hostis humani generis* (musuh seluruh umat manusia). Prinsip ini memberi hak kepada setiap negara untuk menerapkan hukum nasionalnya dan menghukum pelaku, terlepas dari kebangsaannya.¹¹

Adanya Konvensi Hukum Laut 1982 atau UNCLOS 1982 pada Pasal 100 sampai Pasal 107. Pasal 101 menjelaskan mengenai pembatasan definisi pembajakan laut, yang berbunyi:¹²

“Pembajakan di laut terdiri dari salah satu di antara tindakan berikut:

- a) setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak syah, atau setiap tindakan memusnahkan, yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang dari suatu kapal atau pesawat udara swasta, dan ditujukan:
 - (i) di laut lepas, terhadap kapal atau pesawat udara lain atau terhadap orang atau barang yang ada di atas kapal atau pesawat udara demikian;
 - (ii) terhadap suatu kapal, pesawat udara, orang atau barang di suatu tempat di luar yurisdiksi Negara manapun;
- b) setiap tindakan turut serta secara sukarela dalam pengoperasian suatu kapal atau pesawat udara dengan mengetahui fakta yang membuatnya suatu kapal atau pesawat udara pembajak.
- c) setiap tindakan mengajak atau dengan sengaja membantu tindakan yang disebutkan dalam sub-ayat (a) atau (b).”

Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization) (yang selanjutnya disebut IMO) merupakan salah satu badan organisasi internasional yang mengatur tentang bajak laut di dunia. IMO mengeluarkan definisinya tentang bajak laut berdasarkan pasal 101 UNCLOS yang dapat digolongkan menjadi 5 karakteristik yaitu:

- a. Pembajakan laut harus melibatkan tindakan hukum seperti kekerasan atau penahanan, atau setiap tindakan pembinasaaan dan untuk tujuan-tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang kapal pribadi atau pesawat pribadi.
- b. Pembajakan laut harus dilakukan di laut lepas atau di luar yurisdiksi suatu negara, ketentuan tersebut membatasi definisi pada sebuah

⁸ Magdariza dan Ferdi (2007), Pengantar Hukum Laut, Andalas University Press, Padang, hlm 1

⁹ Lu, C.-S., Chang, C.-C., Hsu, Y.-H., & Metaparti, P. (2010). Introduction to the special issue on maritime security. *Maritime Policy & Management*, Vol 37 (7), hlm 663–665.

¹⁰ R. Wirjono Prodjodikoso (1984), Hukum Laut Bagi Indonesia, Sumur Bandung, Bandung, hlm. 36

¹¹ Malaguti, P (2020), The Legal Framework of Piracy under International Law. Vol 5(2), hlm 89–118

¹² United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, Pasal 101.

tindakan kekerasan atau penahanan ilegal terhadap sebuah kapal di wilayah laut bebas atau wilayah lainnya di luar yurisdiksi sebuah negara, sehingga aksi perompakan dan pembajakan yang dilakukan di dalam wilayah laut teritorial suatu negara tidak akan dimasukkan ke dalam istilah bajak laut.

- c. Definisi UNCLOS tentang pembajakan laut adalah harus melibatkan dua kapal (*two-ship requirement*). Bajak laut harus menggunakan sebuah kapal untuk menyerang kapal lain. Oleh karena itu, dengan definisi tersebut maka penyerangan yang dilakukan oleh penumpang atau awak kapal yang berasal dari dalam kapal tidak termasuk aksi bajak laut.
- d. Pembajakan laut harus dilakukan demi tujuan pribadi, yang mana memasuki aksi terorisme atau kegiatan lingkungan sebagai aksi bajak laut. Oleh karena itu, pembajakan laut yang dilakukan oleh kelompok pemberontakan misalnya, tidak dapat digolongkan ke dalam definisi bajak laut.
- e. Serangan oleh kapal angkatan laut tidak dapat disebut aksi bajak laut karena serangan bajak laut harus dilakukan oleh awak atau penumpang kapal milik pribadi.¹³

Keterbatasan definisi pembajakan dalam UNCLOS 1982 mendorong lahirnya SUA Convention 1988 (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*) yang diadopsi dalam Konferensi Internasional di Roma pada Maret 1988 di bawah naungan *International Maritime Organization* (IMO). Konvensi ini fokus pada tindakan ilegal terhadap navigasi maritim, termasuk oleh teroris dengan motif non pribadi.¹⁴ Oleh karena itu, Konvensi Roma 1988 berfungsi sebagai instrumen hukum penting untuk menanggulangi terorisme maritim di area yang tidak dapat dijangkau oleh definisi ketat pembajakan laut lepas. Berdasarkan Konvensi Roma 1988 Pasal 3 ayat (1) yang dimaksud dengan kejahatan yaitu:¹⁵

- a) Merebut atau latihan kontrol atas kapal dengan kekerasan atau ancaman atau bentuk intimidasi lainnya; atau
- b) Melakukan tindakan kekerasan terhadap orang di atas kapal jika tindakan yang

mungkin membahayakan keselamatan navigasi kapal itu; atau

- c) Menghancurkan kapal atau menyebabkan kerusakan kapal atau muatannya yang kemungkinan akan membahayakan navigasi aman kapal itu; atau
- d) Tempat atau menyebabkan untuk ditempatkan di kapal, dengan cara apapun, perangkat atau zat yang kemungkinan akan menghancurkan kapal itu, atau menyebabkan kerusakan kapal atau muatannya yang membahayakan atau mungkin membahayakan navigasi aman kapal itu; atau
- e) Menghancurkan atau serius merusak fasilitas navigasi maritim atau serius mengganggu operasi mereka, jika ada tindakan tersebut mungkin membahayakan navigasi aman dari kapal; atau
- f) Mengkomunikasikan informasi yang dia tahu palsu, sehingga membahayakan navigasi yang aman dari kapal; atau
- g) Melukai atau membunuh orang, sehubungan dengan komisi atau komisi percobaan tindak pidana yang ditetapkan dalam sub-ayat (a) sampai (f).

Pembajakan sering dipicu oleh kemiskinan dan pengangguran tinggi, yang memudahkan rekrutmen anggota kelompok kriminal untuk serangan internasional. Dalam sebuah buku berjudul "*Flying the Black Flag, a Brief History of Piracy*" karya Alfred S. Bradford, dijelaskan bahwa pembajakan terjadi karena beberapa alasan. Pertama, kemiskinan yang muncul akibat hilangnya lahan pertanian atau alat produksi di daratan. Sejarah pembajakan dapat dilihat sejak zaman Yunani kuno, Viking, bajak laut di Mediterania, hingga di Karibia, Afrika, dan bahkan Tiongkok. Kedua, keterampilan dalam navigasi, terutama ketika para pelaut menghadapi kemiskinan dan terdapat peluang yang muncul. Ketiga, ada kemungkinan untuk melakukannya sesuai dengan logika kriminal yang berpendapat bahwa sebagian besar tindakan kriminal bukan muncul dari niat awal, melainkan karena kesempatan. Kesempatan ini umumnya dipengaruhi oleh tekanan kebutuhan yang timbul akibat kemiskinan, yang ditambah dengan kemampuan untuk bertindak. Keempat, pemalsuan juga terjadi karena adanya apa yang disebut 'persentase' atau pembagian hasil ketika pihak ketiga terlibat dalam aksi pemalsuan. Kelima, munculnya situasi genting, yang disebabkan oleh, misalnya, tragedi akibat konflik kekerasan dalam masyarakat tertentu, sehingga memaksa mereka untuk meninggalkan tempat di

¹³ <http://www.imo.org/OurWork/Security/piracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>, diakses 20 Januari 2026

¹⁴ Kraska, J. (2017). Effective Implementation of the 2005 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. *Naval War College Review*, Vol 70 (1), 3.

¹⁵ *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (SUA Convention), 1988, Pasal 3 ayat (1)

mana terjadi konflik dan kekerasan. Keenam, hal ini terjadi disebabkan oleh alasan untuk bertahan hidup atau mempertahankan diri.¹⁶

Perompak atau yang biasa kita sebut sebagai pembajak kapal adalah salah satu bentuk dari kejahatan maritim, pembajakan ini sering terjadi di area laut lepas dan kerugian yang disebabkan oleh pembajakan kapal ini tidaklah sedikit pada negara yang menjadi korban pembajakan oleh oknum kapal dari negara tertentu. Pembajak pasti saja menyita beberapa barang-barang yang bernilai ekonomis, ataupun dalam kasusnya sering kali negara yang menjadi korban dimintai uang tebusan untuk membebaskan awak kapal, dan itu tentu saja merugikan negara dari segi materil.

Setelah hampir sepuluh tahun kondisi laut tergolong aman, dunia internasional kini kembali dikejutkan dengan munculnya kembali aksi pembajakan kapal yang marak terjadi sejak akhir tahun 2023 hingga masuk ke tahun 2024. Harapan bahwa laut lepas sudah bebas dari gangguan perompak ternyata belum sepenuhnya terwujud, karena ancaman ini justru muncul kembali dengan pola serangan yang serupa dengan masa lalu.

Salah satu contoh nyata adalah pembajakan kapal MV Abdullah pada Maret 2024. Kapal kargo ini tiba-tiba dihadang dan dikuasai oleh puluhan perompak bersenjata di tengah Samudra Hindia. Sebanyak 23 orang awak kapal menjadi korban penyanderaan selama lebih dari satu bulan di bawah ancaman senjata.¹⁷ Peristiwa ini menunjukkan bahwa laut masih menjadi tempat yang berbahaya bagi para pelaut, dan negara memiliki tugas berat untuk mencari cara yang paling tepat guna melindungi warga negaranya yang bekerja di sana.

Dalam pasal 100 UNCLOS dinyatakan bahwa semua negara harus bekerjasama sepenuhnya dalam penindasan pembajakan di laut lepas di tempat lain manapun di luar yurisdiksi suatu negara dan semua kapal perang dari setiap negara dapat melakukan pengawasan dan melakukan pemberantasan terhadap bajak laut internasional. Wewenang kapal-kapal perang ini sangatlah besar, ia dapat menahan dan menangkap kapal-kapal bajak laut, selanjutnya negara bendera kapal-kapal perang tersebutlah yang berhak

mengadili dan menghukum pembajak-pembajak yang ditangkap, mengenai pembajakan ini hukum internasional mengizinkan negara-negara secara tidak langsung mengambil tindakan-tindakan untuk menghukum para pembajak, ini disebabkan karena pembajakan dianggap hukum internasional sebagai kejahatan terhadap umat manusia. Menurut pasal tersebut seharusnya ada pertanggungjawaban dari negara-negara, lalu bagaimana dengan negara pembajak, karena warga negaranya telah menyebabkan keresahan dalam masyarakat internasional dan menyebabkan kerugian-kerugian bagi negara lain, bagaimana bentuk pertanggungjawaban yang telah dilakukan oleh Somalia, yang sebagaimana dalam dunia internasional negara ini sangat terkenal dengan pembajaknya.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tanggung jawab hukum terhadap warga negara menurut hukum internasional mengenai pembajakan?
2. Bagaimana bentuk perlindungan hukum negara terhadap warga negara sebagai korban pembajakan di laut?

C. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Tanggung Jawab Hukum Terhadap Warga Negara Menurut Hukum Internasional Mengenai Pembajakan

Terbentuknya negara menurut Konvensi Montevideo 1933 adalah suatu organisasi dalam masyarakat baru dapat dikatakan negara apabila telah memenuhi unsure-unsur yang harus ada dalam terbentuknya suatu negara. Menurut Konvensi Montevideo tahun 1933 yang diselenggarakan oleh negara-negara Pan-Amerika di kota Montevideo, suatu negara harus memenuhi unsure-unsur berikut ini:¹⁸

1. Penduduk
2. Wilayah
3. Pemerintah yang berdaulat
4. Pengakuan dari negara lain

Dalam hal ini penduduk suatu negara biasa disebut warga negara. Warga negara suatu negara adalah seluruh individu yang mempunyai ikatan hukum dengan suatu negara tertentu. Warga negara adalah unsur terpenting dalam suatu

¹⁶ Alfred S. Bradford (2007), "*Flying the Black Flag: A Brief History of Piracy*", hlm 15-47

¹⁷ 23 Awak Kapal MV Abdullah Temui Keluarga Usai Dibebaskan Bajak Laut, diakses pada 24 April 2026 <https://www.viva.co.id/berita/dunia/1696226-somalia-dari-nelayan-menjadi-bajak-laut-kisah-pilu-di-lautan-anarki>, Somalia: dari Nelayan Menjadi Bajak Laut, Kisah Pilu di Lautan Anarki | Halaman 3

¹⁸ Unsur Terbentuknya Negara, melalui <http://bukakunci99blogspot.co.id/2016/09/4> diakses pada 21 April 2026.

negara. Warga negara memiliki peranan penting dalam menjaga dan mempertahankan kedaulatan dan keutuhan wilayah dari berbagai macam ancaman dari dalam negeri maupun luar negeri.

Warga negara yang berada diluar negeri berhak atas perlindungan yang sama berdasarkan peraturan undang-undang negara tempatnya berada dan berhak pula atas hak-hak tertentu untuk memberikan kemungkinan kepadanya hidup secara layak, seperti diatur dalam Pasal 9 Konvensi Montevideo tahun 1933, yang berbunyi: "*Nationals and foreigners are under the same protection of law and the nationals authorities and the foreigners may not claim right other or more than those of nationals*".

Konvensi Montevideo mengatur setiap warga negara memiliki hak untuk mendapatkan perlindungan dari negara di negaranya sendiri maupun dinegara lain begitupula negara penerima harus memperlakukan dan memberikan perlindungan hukum yang sama bagi orang asing yang berada dinegaranya. Warga negara menurut Konvensi ini berhak atas perlindungan yang diberikan dari negara penerima terhadapnya dalam setiap kegiatan internasional yang dilakukannya, termasuk kegiatan pelayaran internasional.

Kegiatan pelayaran internasional telah dikenal manusia sejak zaman dulu dengan tujuan melakukan perdagangan dan lainnya melalui jalur perairan laut internasional. Maka dari itu kegiatan pelayaran diwilayah perairan laut tidak terlepas dari tindak kejahatan perompakan dan pembajakan kapal yang dilakukan oleh bajak laut yang memang ada sejak adanya aktivitas pelayaran.

Masalah kejahatan pelayaran disuatu wilayah perairan negara lain khususnya masalah pembajakan dan perompakan diatur dalam konvensi-konvensi internasional yang berkaitan dengan hukum laut, yaitu konvensi Jenewa tahun 1958 tentang *the high seas*, konvensi PBB tentang hukum laut tahun 1982 (UNCLOS) dan Konvensi Roma tahun 1988 tentang perbuatan melanggar hukum terhadap keselamatan *pelayaran (convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation)*, akan tetapi ketentuan-ketentuan yang ada dalam Konvensi Jenewa 1958 telah digantikan oleh konvensi PBB tentang hukum laut tahun 1982, karena dalam hal ini berlaku asas *lex posterior derogate lex priori* bahwa peraturan perundang-undangan yang baru didahulukan berlakunya daripada yang terdahulu.

Banyak kasus kejahatan pembajakan kapal di wilayah laut yang sangat perlu diperhatikan. Pembajakan kapal ini tidak hanya terjadi di kawasan laut lepas yang pada umumnya tidak ada satu negarapun yang berdaulat di laut tersebut, tetapi pembajakan kapal juga sering terjadi di wilayah perairan suatu negara dan masih berdaulat pada suatu negara yang wilayah perairannya masih tunduk dalam rezim hukum suatu negara pantai tersebut.

Berdasarkan pembajakan yang terjadi perlu untuk dilakukan pengawasan yang ketat serta efektif dengan melakukan pengawasan di wilayah laut dan pengaturan-pengaturan hukum yang memenuhi untuk meminimalisir kejahatan kejahatan yang akan timbul di wilayah perairan laut khususnya kejahatan bajak laut, yang harus dilakukan oleh negara pantai. Upaya negara-negara pantai maupun yang tidak berpantai yang tergabung dalam kovensi PBB telah menciptakan pengaturan yang mengatur wilayah perairan laut beserta hak dan kewajibannya yang tertuang dalam UNCLOS 1982.

UNCLOS 1982 Pasal 100 menjelaskan tentang kewajiban untuk kerjasama dalam, penindasan pembajakan di laut. Jadi menurut pasal tersebut 41 seluruh negara berkewajiban untuk melakukan upaya demi menekan kejahatan pembajakan di laut lepas. Dalam hal pembajakan laut ini seluruh negara memiliki kesempatan yang sama untuk menangkap serta menghukum bajak laut demi keamanan laut internasional.

Pasal 101 UNCLOS 1982 mengatur masalah pembajakan (*piracy*) hanya di laut bebas dan diluar suatu yurisdiksi negara manapun. Maka akibat selanjutnya adalah terjadi berbagai kejahatan pembajakan kapal masih dalam wilayah perairan yurisdiksi suatu negara misalnya pembajakan kapal terjadi di laut territorial suatu negara. Namun negara-negara anggota menyetujui aturan dari konvensi ini, karena masalah pembajakan kapal atau perompakan termasuk kedalam kejahatan luar biasa dalam hukum internasional, terbukti dengan setiap negara berhak untuk menangkap serta menghukum tindak kejahatan pembajakan di wilayah laut karena dapat merugikan kegiatan internasional.

Dilaut lepas, semua kapal-kapal tunduk sepenuhnya pada peraturan peraturan dan ketentuan-ketentuan negara bendera. Suatu kapal yang memakai bendera suatu negara harus tunduk pada yurisdiksi eksklusif negara itu di laut lepas. Ini adalah ketentuan tradisional yang

dikodifikasi oleh Pasal 92 konvensi.¹⁹ UNCLOS 1982 Pasal 92 tentang status kapal berisikan:

1. Kapal harus berlayar dibawah bendera suatu Negara saja dan kecuali dalam hal-hal luar biasa yang dengan jelas ditentukan dalam perjanjian internasional atau dalam konvensi ini, harus tunduk pada yurisdiksi eksklusif Negara itu di laut lepas. Suatu kapal tidak merubah bendera kebangsaannya sewaktu dalam pelayaran atau sewaktu berada dipelabuhan yang disinggahi, kecuali dalam hal adanya suatu perpindahan pemilikan yang nyata atau perubahan pendaftaran.
2. Sebuah kapal yang berlayar dibawah bendera dua Negara atau lebih, dan menggunakan berdasarkan kemudahan, tidak boleh menuntut salah satu dari kebangsaan itu terhadap negara lain manapun, dan dapat dianggap suatu kapal tanpa kebangsaan.

Pasal 38 (1) b dari statuta mahkamah internasional yang menyatakan, *International custom, as evidence of general practice accepted as law* (kebiasaan internasional yang merupakan kebiasaan umum yang diterima sebagai hukum). Walaupun kewenangan negara terhadap pembajakan kapal di laut lepas berdasarkan hukum kebiasaan internasional tetap haruslah berpedoman pada pengaturan hukum internasional yang mengacu pada UNCLOS 1982 Pasal 91 mengenai kebangsaan kapal, yaitu:

1. Setiap negara menetapkan persyaratan bagi pemberian kebangsaannya pada kapal, untuk pendaftaran kapal didalam wilayah, dan untuk hak mengibarkan benderanya. Kapal memiliki kebangsaan negara yang benderanya secara sah dapat dikibarkan olehnya. Harus ada suatu kaitan antara negara dan kapal itu.
2. Setiap negara harus diberikan pada kapal yang olehnya diberikan hak untuk mengibarkan benderanya dokumen yang diperlukan untuk itu.

Menurut rezim tanggung jawab negara terhadap perbuatan melawan hukum yang sudah dikualifikasikan sebagai tindak pidana, atau benar-benar dianggap pelanggaran berat dan serius mengancam perlindungan masyarakat internasional (*erga omnes violation*), penghukuman terhadap pelaku kejahatan tersebut didasarkan atas tuntutan dari masyarakat internasional atau setidaknya tidaknya dapat dituntut oleh negara manapun, terlepas dari negara tersebut menjadi negara korban secara langsung atau bukan dan ini merupakan ciri tindak pidana

internasional yang tunduk pada yurisdiksi universal.²⁰

Pasal 19 ayat 3 Draft Articles menentukan empat macam pelanggaran terhadap kewajiban internasional yang bersifat mendasar terhadap perlindungan kepentingan fundamental masyarakat internasional, yang ditujukan untuk:

1. Memelihara perdamaian dan keamanan internasional seperti larangan agresi,
2. Hak untuk menentukan nasib sendiri dari suatu bangsa, seperti larangan colonialisme dengan kekerasan,
3. Kemanusiaan, seperti larangan perbudakan dan genosida,
4. Perlindungan dan pelestarian lingkungan hidup, seperti kebebasan berlayar serta pencemaran laut dan udara.

Draft ini mengatur mengenai tanggung jawab negara terhadap masyarakat internasional untuk melindungi masyarakat internasional dari *international infraction* (pelanggaran internasional), *international delict* (delik internasional), *international crime* (tindak pidana internasional).²¹ Dalam hal ini menjamin dengan cara melindungi masyarakat internasional dari tindak kejahatan menurut hukum internasional (*international law*).

Pembajakan dilaut dalam UNCLOS 1982 harusnya terjadi di laut lepas atau diluar yurisdiksi suatu negara. Ketentuan tersebut membuat aturan pembatasan mengenai wilayah tempat terjadinya kejahatan pembajakan. Sehingga peristiwa kejahatan perampokan dan pembajakan yang terjadi di dalam wilayah laut teritorial, ZEE maupun wilayah laut yang masih dalam yurisdiksi suatu negara tidak dapat dikatakan kejahatan bajak laut, karena terkait pengaturan yurisdiksi yang telah ditetapkan dalam hukum laut internasional. Maka IMO mendefinisikan kejahatan dengan senjata terhadap kapal dalam wilayah laut yurisdiksi suatu negara tidak dikatakan kejahatan bajak laut melainkan perampokan bersenjata. Berdasarkan hal ini IMO melahirkan Konvensi Roma 1988 tentang *Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation* memasukan istilah kejahatan kekerasan dilaut/perompakan. Pengaturan tentang perompakan di laut dan melatar belakangi lahirnya konvensi Roma 1988 yaitu:

1. Adanya keprihatinan terhadap perbuatan melawan hukum yang mengancam

¹⁹ *Op. Cit.*, Boer Mauna. 2013, hlm 322.

²⁰ Oentong Wahjoe. 2011. Hukum Pidana Internasional Perkembangan Tindak Pidanan & Proses Penegakkannya. Jakarta: Erlangga, hlm 79.

²¹ *Ibid*, hlm 79

keselamatan kapal dan keamanan penumpang serta awak kapal.

2. Konvensi ini mengakui bahwa setiap orang memiliki hak untuk hidup, kebebasan dan keamanan pribadi, sebagaimana tercantum dalam deklarasi universal hak asasi manusia dan kovenan internasional tentang hak sipil dan politik.
3. Bahwa tindakan melanggar hukum terhadap keselamatan navigasi/pelayaran sangat membahayakan keselamatan orang dan harta benda, serta sangat mempengaruhi penyelenggaraan jasa pelayaran.
4. Adanya kebutuhan yang mendesak untuk mewujudkan kerjasama internasional antar negara dalam merencanakan dan menerapkan langkah-langkah efektif dan praktis untuk mencegah segala tindakan melanggar hukum terhadap keselamatan navigasi dan penuntutan serta hukuman bagi pelakunya.

Konvensi ini juga dikenal sebagai konvensi SUA (SUA Convention) tentang *unlawful acts against the safety of maritime navigation*. Ditandatangani di Roma pada tanggal 10 Maret 1988, yang bertujuan untuk melakukan tindakan yang tepat dan akan diberlakukan terhadap orang-orang yang melakukan tindakan melanggar hukum dalam bidang keselamatan pelayaran/maritime. Misalnya perampasan kapal dengan cara kekerasan melakukan tindakan kekerasan di atas kapal, dan menempatkan suatu perangkat didalam kapal yang dimungkinkan dapat menghancurkan atau menimbulkan kerusakan pada kapal. Konvensi ini merupakan kebutuhan semua negara dalam rangka memerangi tindakan melanggar hukum terhadap keselamatan pelayaran, untuk memenuhi peraturan dan prinsip-prinsip umum hukum internasional.²²

Konvensi SUA 1988 telah diratifikasi oleh 156 negara, namun tidak diadopsi oleh negara-negara pantai yang secara luas dipengaruhi oleh pembajakan di laut seperti Somalia, Malaysia, dan Indonesia. Konvensi ini mencoba untuk mengatur berbagai tindak kekerasan maritim yang tidak disebutkan dalam UNCLOS 1982. Konvensi SUA 1988 melibatkan tindakan-tindakan kekerasan yang terjadi dalam perairan teritorial, tindakan tersebut dapat berupa penahanan atau penguasaan secara paksa, kekerasan terhadap orang di atas kapal, penghancuran atau pengrusakan kapal, menghancurkan atau merusak fasilitas navigasi

maritim, mengumumkan informasi yang sudah diketahui salah, melukai atau membunuh orang dalam rangka pencapaian tindak pidana yang disebut sebelumnya. Namun konvensi SUA 1988 ini tidak memberikan wewenang yurisdiksi universal untuk menangani tindakan-tindakan tersebut. Hal-hal yang diatur terkait masalah pembajakan atau perompakan yang diatur dalam konvensi Roma 1988, yaitu:

Pasal 3 mengatur tentang

1. Setiap orang dapat dikatakan telah melakukan suatu kejahatan, jika orang tersebut melawan hukum dan dengan sengaja:
 - a) Mengambil alih kendali atas sebuah kapal dengan cara kekerasan atau ancaman;
 - b) Melakukan tindakan kekerasan terhadap orang di atas kapal yang dapat membahayakan keamanan pelayaran;
 - c) Menghancurkan sebuah kapal atau menyebabkan kerusakan pada kapal/muatannya dan dapat membahayakan keamanan pelayaran.

Pasal 6 mengatur tentang:

1. Setiap negara pihak harus mengambil tindakan yang diperlukan untuk yurisdiksi atas tindak pidana yang ditetapkan dalam Pasal 3 ketika kejahatan dilakukan:
 - a) Melawan untuk mengibarkan bendera negara pada waktu kejahatan dilakukan diatas kapal;
 - b) Dalam wilayah negara yang bersangkutan, termasuk laut teritorial;
 - c) Diakui oleh seorang warga negara dari negara tersebut.
2. Setiap negara pihak juga dapat menerapkan yurisdiksinya atas suatu pelanggaran jika:
 - a) Tindakan itu dilakukan oleh seseorang yang berkewarganegaraan dari negara yang bersangkutan;
 - b) Selama pelaku dari negara tersebut, mengancam untuk membunuh atau melukai orang lain.
 - c) Tindakan tersebut dilakukan sebagai upaya untuk memaksa negara yang bersangkutan untuk melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan.
3. Setiap negara pihak yang telah menetapkan yurisdiksi sebagaimana yang disebutkan dalam ayat 2 harus memberitahukan kepada sekretaris jendral organisasi maritime internasional;
4. Setiap negara pihak harus mengambil langkah-langkah yang dianggap penting untuk menetapkan yurisdiksinya atas tindak pidana sebagaimana yang ditetapkan dalam Pasal 3

²² Monang S Purba. "Pengaturan Hukum Bajak Laut" <https://monangdotnet.wordpress.com>, diakses pada 21 April 2026

terhadap kasus-kasus dimana tersangka/pelaku berada dalam wilayahnya dan tidak mengekstradisi pelaku tersebut kesuatu negara pihak lainnya;

5. Konvensi ini tidak mengesampingkan setiap yurisdiksi kejahatan yang dilakukan sesuai dengan hukum nasional negara pihak.

Pasal 8 mengatur tentang:

1. Pemilik kapal suatu negara bendera dapat menyerahkan setiap orang yang dicurigai telah melakukan salah satu tindak pidana yang ditetapkan dalam Pasal 3 kepada pihak yang berwenang dari negara pihak yang lainnya (negara penerima);
2. Negara bendera harus memberitahukan kepada pihak yang berwenang dari negara penerima atas niatnya untuk menyerahkan pelaku tersebut dengan disertai alasan-alasannya.
3. Negara penerima harus menerima penyerahan tersebut, kecuali memiliki alasan untuk mempertimbangkan bahwa konvensi tidak berlaku untuk itu. Penolakan tersebut harus disertai dengan pernyataan dan alasan untuk penolakan.
4. Negara bendera harus menjamin bahwa pemilik kapal wajib memberikan bukti-bukti kepada pihak berwenang dari negara penerima atas pelanggaran yang dituduhkan.

Konvensi SUA tidak memberlakukan yurisdiksi universal seperti yang diatur dalam UNCLOS 1982, melainkan memberikan upaya-upaya negara yang dapat ditempuh negara peserta untuk melaksanakan yurisdiksinya, yaitu:

1. Negara peserta dapat melaksanakan yurisdiksinya jika tindakan illegal dilakukan di wilayah lautnya, termasuk laut territorial.
2. Negara peserta dapat melaksanakan yurisdiksinya jika serangan ditujukan atau dilakukan di atas kapal yang berbendera negara peserta tersebut.
3. Negara peserta dapat melaksanakan yurisdiksinya jika serangan dilakukan oleh salah satu warganegaranya.

Tujuan dari konvensi SUA 1988 yaitu untuk memberikan ketegasan mewajibkan menangkap pelaku kejahatan untuk diadili. Tiap negara peserta yang menangkap pelaku dapat melakukan penahanan berdasarkan hukum nasionalnya agar dapat dilakukan upaya pengadilan atau ekstradisi. Konvensi ini menyediakan mekanisme untuk menjamin dilakukannya hukuman melalui cara pengadilan bagi orang-orang yang terlibat dalam kejahatan atau tindakan-tindakan kekerasan di laut

(maritim), dengan memberikan kewajiban kepada negara peserta untuk melakukan ekstradisi ke negara asal pelaku dengan cara mengadili didalam pengadilan negara peserta.

Sementara itu, *Internasional Maritim Bureau* (IMB), sebagai organisasi dibawah ICC (*Internasional Chamber of Commerce*) yang bertujuan untuk melawan kejahatan dibidang kelautan, juga mengatur mengenai kejahatan bajak laut dengan menggolongkan kegiatan pembajakan dilaut sebagai berikut:

1. *Low level armed robbery*, yakni kegiatan pembajakan dilaut berskala kecil yang biasanya beroperasi di pelabuhan dan dermaga akibat lemahnya pengawasan oleh petugas keamanan pelabuhan. Para perompak disini umumnya tertarik pada harta kekayaan para awak atau pelengkap yang ada dikapal.
2. *Medium level armed assault and robbery*, yakni tipe bajak laut berskala menengah yang beroperasi diperairan laut lepas maupun territorial. Biasanya mereka sudah terorganisasi.
3. *Major criminal hijack*, yaitu kegiatan bajak laut paling tinggi dan memiliki modal yang sangat besar dan lebih terorganisir dengan melibatkan organisasi kejahatan internasional yang sudah terlatih menggunakan senjata api.

UNCLOS 1982, Konvensi Roma 1988, IMB memiliki tujuan yang sama yaitu menekankan penegakkan hukum bagi pelaku perompakan bagi negara negara yang memiliki kepentingan untuk memberantas pembajakan dilaut. Hanya saja IMB tidak memiliki aturan secara khusus tentang hukuman atau tindakan tindakan untuk menjatuhkan sanksi bagi para pelaku perompakan, tetapi IMB memiliki pusat pelaporan pembajakan yang bertugas untuk memberikan informasi kepada negara pemilik kapal agar dapat melakukan penegakan hukum terhadap aksi kejahatan tersebut.

B. Bentuk Perlindungan Hukum Negara Terhadap Warga Negara Sebagai Korban Pembajakan di Laut

Salah satu syarat sebuah kapal dinyatakan layak berlayar adalah kapal yang mempunyai status hukum, sedangkan yang dimaksud dengan status hukum kapal yaitu bahwa kapal harus mempunyai kebangsaan kapal. Adapun latar belakang perlunya kebangsaan kapal bahwa:²³

1. UNCLOS 1982 Pasal 92 berkaitan dengan

²³ E. Kartini. 2015. *Hukum Maritim*. Yogyakarta: Deepublish, hlm 45

hukum publik menyatakan . Wewenang negara untuk melaksanakan kekuasaan hukum dalam batas wilayah negara *on high sea*. Berdasarkan ketentuan tersebut, kapal dilaut bebas merupakan extra teritorial eksklusif dari negara bendera kapal tersebut.

2. Tidak ada satu negarapun di dunia yang mempunyai yurisdiksi di laut bebas.
3. Pelayaran melibatkan kapal dari berbagai negara dan melintas batas wilayah negara.
4. Setiap negara mempunyai kewajiban untuk menjaga warga negaranya.

Selanjutnya Pasal 94 UNCLOS 1982 memberikan peraturan yang mengatur negara bendera kapal yaitu:

1. Negara bendera kapal harus melaksanakan secara efektif yurisdiksi dan pengawasannya dalam bidang administratif, teknis dan sosial atas kapal yang mengibarkan benderanya.
2. Khususnya setiap Negara harus memelihara suatu daftar (register) kapal kapal yang memuat nama dan keterangan-keterangan lainnya tentang kapal yang mengibarkan benderanya, kecuali kapal yang dikecualikan dari peraturan-peraturan internasional karena ukurannya yang lebih kecil dan menjalankan yurisdiksi dibawah perundang-undangan nasionalnya atas setiap kapal yang mengibarkan benderanya dan nahkoda, perwira serta awak kapalnya bertalian dengan masalah administratif, teknis dan sosial mengenai kapal itu.
3. Negara bendera kapal wajib melakukan tindakan safety of sea pada yang mengibarkan benderanya yang berkaitan dengan:
 - a. Konstruksi bangunan dan perlengkapan kapal
 - b. Pengawasan kapal, kondisi perburuhan
 - c. Penggunaan isyarat komunikasi dan pencegahan tubrukan.
4. Negara bendera kapal wajib melakukan tindakan yang diperlukan untuk menjamin:
 - a. Bahwa sebelum didaftarkan dan selang beberapa waktu kapal disurvey serta dipastikan bahwa diatas kapal tersedia alat-alat navigasi.
 - b. Bahwa awak kapal yang dinas diatas kapal harus mempunyai kompetensi sesuai dengan jabatan.
 - c. Bahwa nahkoda, perwira dan abk lainnya sedapat mungkin benar benar memahami aturan internasional yang berkaitan dengan keselamatan jiwa dilaut, pencegahan tubrukan, pencegahan dan pengendalian pencemaran laut.

5. Dalam mengambil tindakan yang diharuskan dalam ayat 3 dan 4 setiap negara diharuskan untuk mengikuti peraturan-peraturan, prosedur dan praktek internasional yang umum diterima serta tiap langkah yang diperlukan untuk pentaatannya.
6. Suatu Negara yang mempunyai alasan yang kuat untuk mengira bahwa yurisdiksi dan pengendalian yang layak bertalian dengan suatu kapal telah tidak terlaksana, dapat melaporkan fakta itu kepada Negara bendera.
7. Setiap Negara harus mengadakan pemeriksaan yang dilakukan oleh atau dihadapan seorang atau orang-orang yang berwenang, atas setiap kecelakaan kapal atau insiden pelayaran dilaut lepas yang menyangkut kapal yang mengibarkan benderanya dan yang mengakibatkan hilangnya nyawa atau luka berat pada warganegara dari Negara lain. Negara bendera dan Negara yang lain harus bekerjasama dalam penyelenggaraan suatu pemeriksaan terhadap setiap kecelakaan atau insiden pelayaran yang demikian itu.

Hal ini dilakukan untuk mencegah hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian Negara bendera dan Negara lain jika terjadi masalah dalam melaksanakan aktivitas pelayarannya serta dapat menentukan hukum yang digunakan pada saat terjadinya peristiwa kejahatan internasional seperti kejahatan bajak laut dalam pelayaran.

Setiap negara mempunyai hak untuk berupaya melakukan pengejaran terhadap perompak berdasarkan prinsip-prinsip dari kebiasaan hukum internasional serta negara yang meratifikasi hukum laut internasional UNCLOS 1982, agar negara-negara dapat menegakkan hukum mereka terhadap kejahatan bajak laut yang termasuk kedalam kejahatan pidana internasional.

Pasal 111 UNCLOS 1982 menyebutkan setiap negara pesisir memang memiliki hak untuk melakukan pengejaran seketika. Pengejaran seketika mengharuskan adanya alasan yang baik untuk percaya (*good reason for believe*) bahwa kapal telah melanggar hukum dari suatu negara. Hak pengejaran hanya dapat dilakukan oleh kapal perang dari negara pengejar. Dalam salah satu ayatnya juga telah mengamanatkan bahwa sebelum melakukan pengejaran, sinyal untuk berhenti harus diberikan pada kapal yang melakukan pelanggaran diwilayah laut negaranya. Pengejaran seketika hanya dapat dimulai ketika kapal berada dalam wilayah internal negara pengejar. Hak pengejaran dihentikan pada saat kapal memasuki wilayah teritorialnya sendiri atau

negara lain (negara ke tiga). Menjelaskan pengejaran diperbolehkan asal tidak mencapai perairan negara lain.

Upaya pemerintah untuk melakukan pencegahan kejahatan bajak laut telah dilakukan dengan sedemikian rupa. Upaya pencegahan tersebut dapat dilihat 58 seperti aturan-aturan hukum yang diterapkan dalam dunia pelayaran nasional suatu negara maupun secara internasional. UNCLOS 1982 dengan aturan-aturan hukum laut yang telah dibuat dengan memperhatikan kepentingan internasional dan organisasi-organisasi internasional yang dibentuk dengan tujuan menurunkan tindak kejahatan internasional dibidang maritime. Dengan memenuhi peraturan hukum yang berlaku tersebut serta tidak bertentangan dengan hukum laut internasional.

Peraturan-peraturan yang dibuat merupakan upaya pemerintah untuk melindungi warga negaranya yang melakukan kegiatan pelayaran nasional maupun pelayaran internasional.

Pelayaran menurut hukum maritim dibagi menjadi 2 bidang yaitu:²⁴

1. Hukum Maritim Privat

Menyangkut kepentingan perseorangan, mengatur hubungan-hubungan perdata yang timbul karena perjanjian perdata. Contohnya: perjanjian pengangkutan penyeberangan dengan kapal laut niaga, merupakan mitra dari hukum pengangkutan yang merupakan bagian dari hukum dagang, termasuk hukum privat.

2. Hukum Maritim Publik (Kenegaraan)

Laut adalah objek dari peraturan-peraturan, kebiasaan-kebiasaan baik nasional maupun internasional dan berisikan hak dan kewajiban bagi negara yang berbatasan dengan laut tersebut. Hukum laut tumbuh dan berkembang senantiasa dalam kaitan dan hubungan yang sangat erat dengan pertumbuhan dan perkembangan politik, baik yang berhubungan dengan perkembangan sejarah maupun yang berkaitan dengan kepentingan yang kini sedang timbul sehingga perlu adanya ketentuan-ketentuan hukum laut yang dapat menjawab kebutuhan keadaan mendesak, sehingga untuk kepentingan nasional maka hukum publik internasional dapat dijadikan sarannya.

Pada dasarnya hukum maritim publik maupun hukum pengangkutan laut berkaitan dengan hubungan antara negara, oleh karena berkaitan dengan hukum internasional. Dalam

melaksanakan perdagangan/pelayaran internasional khususnya usaha angkutan laut maka kita mengikuti hukum undang-undang, peraturan ketentuan baik nasional dan maupun internasional yang berlaku. Keseluruhan dan asas hukum yang mengatur hubungan atau yang melintasi batas negara, antar negara, negara dengan negara, antara negara dengan subjek hukum bukan negara dengan lainnya.²⁵

Upaya pencegahan yang ditempuh oleh masyarakat internasional demi keamanan bersama untuk mencegah, memberantas dan memerangi tindak pidana yang bersifat transnasional dan terorganisasi adalah dengan melakukan kerjasama bilateral dan multilateral antar negara. Kerjasama antar negara merupakan hal yang penting untuk merespon tindak pidana lintas negara yang terjadi di wilayah laut yang berarti lintas yurisdiksi yang diwujudkan dengan prinsip saling percaya dan saling menghormati kedaulatan masing-masing negara dan tidak saling intervensi urusan internal negara lain. Tujuan kerjasama internasional ini adalah:²⁶

1. Membentuk standarisasi internasional dalam sistem, operasi, dan transnasional terorganisasi baik dalam mekanisme bilateral-multilateral dan regional global.
2. Mendorong terciptanya kerjasama antar lembaga penegakan hukum antar negara dalam bentuk pelatihan, bantuan teknik, bantuan hukum timbal balik.
3. Membentuk suatu peraturan yang diterima secara internasional sebagai dasar untuk melindungi masyarakat dari ancaman pidana.

Upaya-upaya masyarakat internasional melalui hukum internasional dalam berbagai bentuk konvensi internasional bertujuan menciptakan suatu tatanan masyarakat internasional yang beradab dan menjunjung tinggi hak-hak kemanusiaan. Keikutsertaan berbagai negara baik negara maju maupun negara berkembang dalam konvensi internasional adalah untuk meningkatkan kualitas penegakkan hukum di negara masing-masing Untuk itu, diperlukan harmonisasi dalam hukum nasional masing-masing.²⁷

Keamanan maritim adalah salah satu permasalahan yang cukup rumit. Hal ini diharapkan mendapatkan perhatian khusus dimasa mendatang. Menonjolnya isu tersebut terkait dengan fungsi wilayah maritim yang makin

²⁴ *Ibid.*, hlm 4

²⁵ *Ibid.*, hlm 4-5

²⁶ M. Imam Santoso. 2014. Hukum Pidana Internasional. Bandung: Pustaka Reka Cipta, hlm 111

²⁷ *Ibid.*, hlm 111

strategis bagi negara-negara didunia. Wilayah maritim masih saja menjadi urat nadi utama interaksi ekonomi global, sehingga keamanan maritim merupakan sesuatu hal yang penting bagi banyak negara di dunia.²⁸

Berbagai macam kejahatan lintas negara dalam perdagangan serta pelayaran internasional yang semakin berkembang dengan pesat dan masih bertumpu pada domain laut telah pula dibarengi dengan penggunaan laut untuk tujuan-tujuan kriminal. Kejahatan yang sangat sering terjadi dalam kategori ini adalah penyeludupan manusia, obat-obat terlarang, senjata api, amunisi, dan barang-barang terlarang lainnya, serta perompakan (*sea and armed robbery*) bersenjata diatas kapal, pembajakan (*piracy*) telah menjadi ancaman yang factual bagi keamanan maritim.²⁹

Sebagai contoh pembajakan (*piracy*) dilaut telah menghantui masyarakat maritim internasional seperti yang terjadi pada Kapal MV Abdullah. Awal kejadian 12 Maret 2024, Kapal MV Abdullah, sebuah kapal kargo curah (*bulk carrier*) milik perusahaan Bangladesh, SR Shipping, sedang dalam perjalanan dari Maputo (Mozambik) menuju Hamriyah (Uni Emirat Arab) dengan membawa 55.000 ton batu bara. Sekitar pukul 13.30 waktu setempat, saat berada di Samudra Hindia (sekitar 600 mil laut dari daratan Somalia), kapal tiba-tiba didekati oleh sebuah kapal cepat (*skiff*) yang membawa puluhan perompak Somalia bersenjata lengkap.³⁰

Para perompak berhasil naik ke atas kapal dan melepaskan tembakan peringatan. Dalam waktu singkat, mereka melumpuhkan sistem keamanan kapal dan menyandera seluruh awak yang berjumlah 23 orang (semuanya berkebangsaan Bangladesh). Para awak kapal sempat mengirimkan pesan darurat kepada pihak perusahaan dan keluarga sebelum alat komunikasi mereka disita.³¹ Setelah dikuasai, kapal dipaksa berlayar menuju wilayah pesisir Somalia.

Pasukan Angkatan Laut Uni Eropa yang tergabung dalam *Operation Atalanta* sempat mendekati kapal tersebut melalui udara (helikopter dan drone) dan laut. Namun, demi

keselamatan 23 awak kapal, pihak militer internasional memutuskan untuk tidak melakukan penyerbuan fisik dan tetap berada dalam posisi memantau dari jarak aman. Beberapa laporan media India mengklaim bahwa pada 14 Maret, INS Tarkash Angkatan Laut India mencegat kapal yang dibajak untuk menyelamatkan anggota awak di atas kapal dan mengirim pesawat patroli maritim P-8I ke lokasi tersebut. Bajak laut Somalia melepaskan kapal MV Abdullah yang dibajak, kapal curah berbendera Bangladesh, dan 23 awaknya pada Minggu pagi, 14 April 2024 setelah uang tebusan \$5 juta (€4,7 juta) dibayarkan, dan tidak melibatkan Angkatan Laut India untuk dikerahkan.³² MV Abdullah kemudian dikawal oleh dua kapal perang ke Uni Emirat Arab. Pembayaran tebusan diatur oleh klub asuransi laut P&I yang berbasis di Inggris. Menurut Asosiasi Perwira Kelautan Dagang Bangladesh, tiga tas tahan air berisi uang tunai senilai \$5 juta dijatuhkan dari pesawat sewaan di dekat tempat kapal berlabuh di laut Somalia.³³

Setelah lebih dari 15 tahun berupaya bersama untuk mengatasi masalah pembajakan yang berkelanjutan di sepanjang pantai Somalia, sebuah konsorsium yang terdiri dari enam organisasi pelayaran internasional, termasuk The International Chamber of Shipping, mengumumkan pada tahun 2022 bahwa pembajakan di perairan lepas pantai Somalia tidak lagi dianggap sebagai ancaman signifikan bagi pelayaran global, Mereka lebih lanjut mengamati bahwa pada awal tahun 2023, Samudera Hindia tidak lagi dianggap sebagai zona berisiko tinggi, karena tidak ada laporan serangan terhadap kapal komersial di perairan Somalia oleh bajak laut sejak tahun 2018. Namun, kenyataan yang terjadi seperti yang kronologi di atas, kapal MV Abdullah berbendera Bangladesh yang membawa batu bara dan diawaki oleh 23 awak, semuanya warga Bangladesh, dibajak oleh perompak Somalia di Samudera Hindia dekat Somalia. Jawabannya terletak pada kondisi Somalia yang penuh gejolak, ditandai dengan kemiskinan akut, pelanggaran hukum, dan anarki. Akar permasalahannya dapat ditelusuri kembali ke perang saudara yang berkepanjangan di Somalia, yang diperburuk oleh lingkaran setan kemiskinan, kekerasan, dan ketidakstabilan.³⁴

²⁸ Media Indonesia "Kolaborasi Mengatasi Perompakan", <http://mediaindonesia.com/news/read/93909> diakses pada tanggal 25 April 2026

²⁹ *Ibid.*, hlm 23

³⁰ "Bajak laut merebut kendali kapal kargo di dekat Somalia, kata pemiliknya" diakses pada 25 April 2026

³¹ *Jaringan, MI News (13 Maret 2024)*. "Tonton: Bajak Laut Somalia Bersenjata membajak kapal induk curah dengan 23 anggota kru di lepas pantai Somalia". *Wawasan Marinir*, diakses pada 25 April 2026

³² "Bajak laut Somalia membebaskan kapal kargo Bangladesh setelah tebusan dibayarkan". Deutsche Welle, diakses tanggal 25 April 2026

³³ MV Abdullah - Wikipedia, diakses pada 25 April 2026

³⁴ Somalia: dari Nelayan Menjadi Bajak Laut, Kisah Pilu di Lautan Anarki, hlm 1, diakses pada 25 April 2026

Menanggapi kesulitan tersebut, warga Somalia mencari cara alternatif untuk mempertahankan penghidupan mereka. Mantan nelayan, bekerja sama dengan milisi dan pemuda pengangguran, menjadikan pembajakan sebagai usaha yang menguntungkan. Hal ini menandai dimulainya pembajakan di Somalia. Beroperasi dengan perahu kecil dan perahu kecil, para perompak ini meneror perairan, menyita kapal kargo, menculik awak kapal, dan menahan mereka untuk mendapatkan uang tebusan.³⁵

Ancaman pembajakan menimbulkan tantangan besar terhadap jalur pelayaran global. Meskipun terdapat upaya bersama dari negara-negara kuat untuk memerangi ancaman ini, luasnya wilayah perairan menghadirkan hambatan yang besar terhadap efektivitas kepolisian. Hal ini menggarisbawahi ketidakmampuan pendekatan militer konvensional dalam menghadapi ancaman kontemporer. Komunitas internasional mempunyai tanggung jawab moral yang besar untuk menemukan solusi jangka panjang terhadap pembajakan. Prioritasnya harus mencakup pemulihan otoritas dan legitimasi pemerintah pusat dan mencari cara untuk menghasilkan peluang kerja alternatif bagi kaum muda. Organisasi non-pemerintah, badan-badan PBB, serta pemerintah regional dan lokal, dapat memainkan peran penting dalam upaya ini. Inti permasalahannya terletak pada ketergantungan pembajak pada angkatan laut asing dan dukungan eksternal terhadap stabilitas dan bantuan ekonomi. Tujuan utamanya adalah memulihkan pemerintahan yang stabil dan akuntabel.³⁶

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Tanggung jawab hukum terhadap warga negara menurut hukum internasional mengenai pembajakan pada dasarnya telah diatur secara jelas melalui UNCLOS 1982 (Pasal 100: Semua negara wajib kerjasama tekan pembajakan; Pasal 101: Definisi piracy di laut lepas) dan Konvensi SUA 1988 (Pasal 6: Yurisdiksi berdasarkan bendera/lokasi/warga), yang beri kepastian hukum bagi penangkapan pelaku dengan yurisdiksi universal di laut lepas atau teritorial di wilayah negara, sehingga aparat negara bisa bertindak tegas terhadap warga negara pelaku demi keamanan pelayaran global. Keberadaan regulasi ini, ditambah dengan Pasal 9

Montevidehoto 1933 (perlindungan sama warga/asing), sudah cukup jadi dasar yuridis penegakan hukum.

2. Pelaksanaan perlindungan hukum negara terhadap warga negara korban pembajakan di laut telah dilakukan berdasarkan UNCLOS 1982 melalui upaya pengawasan negara bendera (Pasal 94: Awasi kapal efektif), hak pengejaran bajak laut (Pasal 111: Pengejaran seketika), dan kerjasama antarnegara seperti kasus MV Abdullah 2024 di mana Angkatan Laut Uni Eropa (Operation Atalanta) pantau dan selamatkan 23 awak Bangladesh. Namun, pelaksanaannya belum sepenuhnya optimal karena masih ada kendala seperti kapal bajak cepat sulit dikejar, patroli terbatas di laut luas, dan kemiskinan di Somalia yang jadi akar masalah, sehingga sering bergantung tebusan bukan pencegahan total.

B. Saran

1. Pemerintah emerintah Indonesia seharusnya lebih aktif sosialisasi aturan UNCLOS 1982 dan SUA 1988 kepada nelayan serta pelaut melalui pelatihan Kemenhub dan Kementerian Kelautan, serta wajibkan kapal bendera Indonesia pasang alat keselamatan seperti "ruang aman khusus di kapal" (*panic room/citadel for ships*) dan pelacak kapal, mengingat kasus MV Abdullah tunjukkan betapa pentingnya kesiapan cepat untuk selamatkan nyawa awak kapal, sehingga pelaksanaan pengawasan Pasal 94 UNCLOS jadi lebih efektif di tingkat nasional. Keberadaan sosialisasi dan standar ini akan jadi dasar yuridis yang lebih kuat bagi penegakan hukum di perairan Indonesia.
2. Masyarakat internasional melalui IMO dan PBB sebaiknya tingkatkan bantuan ekonomi ke Somalia untuk atasi kemiskinan akar pembajakan seperti dijelaskan dalam kasus MV Abdullah, sambil perkuat patroli gabungan Operation Atalanta dan pusat pelaporan IMB, serta terapkan larangan global pembayaran tebusan, supaya kerjasama Pasal 100 UNCLOS dan SUA Pasal 8 berjalan optimal dan cegah kejahatan laut lintas negara yang masih bergantung tebusan bukan penangkapan total. Pelaksanaan ini akan atasi kendala yurisdiksi universal dan kerjasama yang belum merata di tingkat global.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

³⁵ *Ibid.*, hlm 2

³⁶ *Ibid.*, hlm 3.

- Istanto F. Sugeng (2014), *Hukum Internasional*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka
- Magdariza dan Ferdi (2007), *Pengantar Hukum Laut*, Andalas University Press, Padang
- Prodjodikoso R. Wirjono (1984), *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Sumur Bandung, Bandung
- Bradford. Alfred S (2007), "Flying the Black Flag: A Brief History of Piracy"
- B, Asofa (2001) *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta
- S., Soekanto & S., Mamudji (2010) *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat (Edisi Revisi)*. Jakarta: Rajawali Pers
- A. E. Martin (2002) *A Dictionary of Law*. New York: Oxford University Press
- M. M. R. Wallace (2002) *International Law (4th ed.)*. London: Sweet & Maxwell
- C. R, Hingorani (1984). *Modern International Law (2nd ed.)*. New Delhi: Oxford & IBH Publishing
- H, Adolf (2004). *Hukum Internasional*. Bandung: Sinar Grafika
- N. M. Shaw (2017). *International Law (8th ed.)*. Cambridge: Cambridge University Press
- Raharjo Satjipto (2012) *Ilmu Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti
- L, Henkin (1980) *International Law: Politics and Values*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers
- Mauna, Boer (2000) *Hukum Internasional Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung. Alumni
- Wahjoe Oentong (2011) *Hukum Pidana Internasional Perkembangan Tindak Pidanan & Proses Penegakkannya*. Jakarta: Erlangga
- Santoso Imam M 2014 *Hukum Pidana Internasional*. Bandung: Pustaka Reka Cipta
- Jurnal**
- E, Kurlanda (2011), *Eksplorasi Sumber Daya Laut dan Penerapan Hukum Laut di Wilayah Teritorial*, Vol 4 (1)
- Lu, C.-S., Chang, C.-C., Hsu, Y.-H., & Metaparti, P. (2010). Introduction to the special issue on maritime security. *Maritime Policy & Management*, Vol 37 (7)
- P, Malaguti (2020), *The Legal Framework of Piracy under International Law*. Vol 5 (2)
- J, Kraska (2017). Effective Implementation of the 2005 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. *Naval War College Review*, Vol 70 (1)
- International Law Commission. (2001). *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with Commentaries*. Yearbook of the International Law Commission, Vol II, Part 2
- American Bar Association, *Section of International Law*, (2006) "Piracy Under International Law," *The International Lawyer*, Vol. 40, No. 1
- Peraturan Perundang-Undangan**
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention), 1988
- Lainnya**
- <http://www.imo.org/OurWork/Security/piracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>
- 23 Awak Kapal MV Abdullah Temui Keluarga Usai Dibebaskan Bajak Laut
- Kamus Besar Bahasa Indonesia
- International Maritime Organization (IMO), (2005) *Maritime Security Measures*
- Unsur Terbentuknya Negara, <http://bukakunci99blogspot.co.id/2016/09/4>
- S Purba Monang "Pengaturan Hukum Bajak Laut" <https://monangdotnet.wordpress.com>
- Media Indonesia "Kolaborasi Mengatasi Perompakan", <http://mediaindonesia.com/news/read/93909>
- "Bajak laut merebut kendali kapal kargo di dekat Somalia, kata pemiliknya"
- Jaringan, MI News (13 Maret 2024)*. "Tonton: Bajak Laut Somalia Bersenjata membajak kapal induk curah dengan 23 anggota kru di lepas pantai Somalia". *Wawasan Marinir*
- "Bajak laut Somalia membebaskan kapal kargo Bangladesh setelah tebusan dibayarkan". Deutsche Welle
- MV Abdullah - Wikipedia
- Somalia: dari Nelayan Menjadi Bajak Laut, Kisah Pulu di Lautan Anarki