

**SKRIPSI**



**PERANAN NEGARA DALAM MELINDUNGI WARGA  
NEGARA TERHADAP PEMBAJAKAN KAPAL  
DI LAUT LEPAS**

**(Studi Kasus Kapal MV. Sinar Kudus)**

**OLEH  
JANE ANGRANI ACHMAD  
B 111 07 672**

**BAGIAN HUKUM INTERNASIONAL  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2013**

**HALAMAN JUDUL**

**PERANAN NEGARA DALAM MELINDUNGI WARGA  
NEGARA TERHADAP PEMBAJAKAN KAPAL DI LAUT  
LEPAS  
(STUDI KASUS KAPAL MV. SINAR KUDUS)**

Oleh

**JANE ANGRANI ACHMAD  
B 111 07 672**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai Tugas Akhir dalam rangka Penyelesaian Studi  
Sarjana dalam Program Kekhususan Hukum Internasional  
Program Studi Ilmu Hukum**

Pada

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2012**

## LEMBAR PENGESAHAN

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Dengan ini menerangkan bahwa skripsi dari:

Nama : Jane Angriani Achmad  
Nomor Induk : B111 07 672  
Bagian : Hukum Internasional  
Judul Skripsi : Peranan Negara Dalam Melindungi  
Warga Negara Dalam Pembajakan  
Kapal Di Laut Lepas (Studi Kasus  
Kapal MV. Sinar Kudus)

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan pada ujian skripsi di Fakultas  
Hukum Univeristas Hasanuddin

2011 Makassar, November

Pembimbing I

Pembimbing II

**Prof. Dr. Alma Manupputy, S.H., M.H.**  
**NIP. 194603121969022001**  
**194611271983012001**

**Inneke Lihawa, S.H., M.H**  
**NIP.**

## PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : Jane Angriani Achmad  
Nomor Induk : B111 07 672  
Bagian : Hukum Internasional  
Judul Skripsi : Peranan Negara Dalam Melindungi  
Warga Negara Dalam Pembajakan  
Kapal Di Laut Lepas (Studi Kasus  
Kapal MV. Sinar Kudus)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir  
program studi.

Makassar, Februari 2012

A.n. Dekan  
Wakil Dekan Bidang Akademik,

Prof. Dr. Ir. Abrar Saleng, S.H.,

M.H.

NIP. 1963041919031003

## ABSTRAK

**Jane Angriani Achmad (B11107672)**, *Peranan Negara Dalam Melindungi Warga Negara Terhadap Pembajakan Kapal Di Laut Lepas (Studi Kasus Kapal MV. Sinar Kudus)*. (dibimbing oleh **Alma Manuputy** dan **Inneke Lihawa**).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kewajiban hukum yang dilakukan oleh suatu negara dalam melindungi warga negaranya yang dibajak di laut lepas dari segi hukum internasional, yang dalam hal ini melihat dari kasus-kasus sebelumnya yang pernah dialami oleh negara lain yang menjadi tolak ukur bagi Indonesia dalam menangani kasus pembajakan kapal MV. Sinar Kudus.

Penelitian ini dilaksanakan di Kementerian Luar Negeri (Dit. Perlindungan Warga Negara Indonesia dan Bantuan Hukum Indonesia di Luar Negeri) di Jakarta. Dengan metode penelitian yang dilakukan melalui wawancara langsung kepada narasumber berkaitan dengan permasalahan dalam tulisan ini, serta penelitian kepustakaan dilakukan dengan mengumpulkan data dari berbagai literatur yang ada, termasuk mempelajari Konvensi Hukum Laut 1982 yang berkaitan dengan permasalahan dalam tulisan ini, kemudian data yang telah diperoleh penulis, dianalisis secara kualitatif.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah dalam hal pengaturan pembajakan kapal asing sudah sangat jelas tertuang dalam Konvensi Hukum Laut 1982 namun dalam hal pencegahan atau pemberantasan pembajakan kapal asing yang sering dilakukan oleh bajak laut Somalia masih kurang kepedulian dari masyarakat internasional. Tapi melihat dari kasus pembajakan kapal kapal MV. Sinar Kudus ini yang sepenuhnya melibatkan negara Indonesia karena kapal dan seluruh awak kapal berkebangsaan Indonesia, maka belajar dari proses-proses pembebasan pembajakan yang pernah ada sebelumnya yang pernah dialami oleh kapal-kapal negara lain Indonesia telah bertindak sebagai mana suatu negara yang memiliki tanggung jawab terhadap warga negaranya seperti dalam proses pembebasan kapal tersebut negara Indonesia melalui pihak pemerintah dan pihak perusahaan pemilik kapal melakukan upaya negosiasi dan pengiriman angkatan bersenjata dalam proses pembebasan.

## UCAPAN TERIMA KASIH

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

### ***Assalmu Alaikum Warahmatullahi wabarakatuh***

Alhamdulillah, Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan tepat waktu. Pertumbuhan ekonomi dunia yang semakin berkembang yang melibatkan seluruh negara di dunia telah memperluas jaringan perdagangan antar negara. Dengan berkembangnya transaksi perdagangan ini maka jalur yang dipakai sebagai jalur utama penghubung transaksi tersebut adalah jalur laut. Namun dengan berkembangnya pertumbuhan ekonomi dunia yang memberikan perubahan positif yang signifikan bagi negara-negara yang terlibat didalamnya, juga memberikan imbas negatif dengan terjadinya kejahatan pembajakan yang memanfaatkan jalur laut sebagai penghubung transaksi dagang sebagai tempat oprasi pembajakan tersebut. Hal ini menimbulkan keresahan bagi negara-negara yang memiliki kepentingan akan jalur laut tersebut khususnya bila hal itu berhubungan dengan perlindungan warga negaranya apabila menjadi korban pembajakan tersebut.

Penulis sadar bahwa karya tulis ini masih jauh dari harapan dan kesempurnaan, karena itu penulis senantiasa membuka ruang bagi rekan-

rekan yang ingin memberikan kritik dan saran yang bersifat membangun guna perbaikan karya tulis ini menjadi lebih sempurna.

Akhir kata, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penulisan karya tulis, terutama kepada :

Orang tua bapak Ismail Achmad dan Ibu Yuningsi Rachman Terima Kasih Atas segala pengorbanan, kasih sayang yang dengan tulus, penuh kesabaran mendidik, membimbing dan membesarkan penulis serta do'a yang tiada hentinya. Seluruh Keluarga Besar Penulis di Gorontalo khususnya Oma Mamy, Om Nizar, Tante Ipong, Tante Yuko, adik-adik penulis Lilo, Gita, Adit, Dea, Nisa, Nina, Tita, Wildan, Salfa terima kasih atas segala do'a, pengorbanan, kasih sayang yang tulus, kesabaran mendidik, membimbing, mendorong, dan membesarkan penulis selama ini. Dan Khususnya untuk Ibunda tercinta Alm. Sri Endang Gobel, Opa tercinta Bapak Junus Gobel, Opa Ki'a, dan oma Ki'a, skripsi ini penulis dedikasikan untuk mereka.

1. Bapak Prof. Dr. dr. Idrus Paturusi, selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta seluruh jajarannya.
2. Bapak Prof. Dr. Aswanto, S.H., M.H. DFM, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin beserta seluruh Jajaran Wakil Dekan Fakultas Hukum .
3. Ibu Prof. Dr. Alma Manupputy, S.H., M.H. Selaku Pembimbing I dan Ibu Inneke Lihawa, S.H., M.H selaku Pembimbing II, terima kasih telah

meluangkan waktu dan pikirannya untuk memberikan bimbingan yang tulus kepada penulis.

4. Bapak Prof. Dr. Ahmad Ruslan, S.H., M.H selaku Penasehat Akademik penulis selama mengikuti perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
5. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin khususnya Dosen Hukum Internasional, terima kasih telah menjadi Mentari yang tidak pernah berhenti memancarkan ilmu yang tanpa pamrih kepada penulis selama menuntut ilmu di Fakultas Hukum Unhas.
6. Bapak Mohamad Rizali Noor Selaku Direktur Direktorat Perlindungan WNI dan BHI Kementrian Luar Negeri Indonesia yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menerima wawancara penulis dan memberikan masukan selama penulis melakukan penelitian.
7. Para Staf Kementrian Luar Negeri Direktorat Kerja Sama Asean yang telah membantu penulis dalam melakukan studi KKN selama waktu satu bulan, terima kasih atas bantuan dan bimbingannya.
8. Teman-teman senasib sepenanggungan selama dikontrakan dan perantauan Upik, Rico, Tinus, Aslan, Dali, Ato, Zhya, Ani, Dewi, Valin, dan keponakan pertama si kecil Lionel terima kasih atas dorongan dan kesabaran dalam menjalani hidup bersama penulis selama ini.
9. Anggota KASASI (Komunitas Insan Seni Ekstensi) k' Ila (uri Nuna), k' Ryo (john), k' Wawan (k'tukul), k' Saldi, Opa Kogil, K' Cale, K' Dody, K' Anjas, K' Rani, K' Awal, K' Riri.

10. Senior angkatan 2006 Hakim Progresif.
11. Anggota ILSA (*International Law Student's Assotiation*) Angkatan 2006 k' Vika, k' Putry, k' Tiny, k' Cullu, k' Sarah, k' kadar, k' Ome, angkatan 2007, dan angkatan 2008.
12. Keluarga Besar Kampoeng 8 khususnya La Ode Aslan, S. H., Andi Ridha Wahyullah, Fadly Yasser Arafat Juanda Nawawi, Muhammad Akbar Wahid, Mohammad Taufik Zulfikar Sarson, Enrico Damopolii, Asriani S. Ked, Dewi Wahyuni Supangat, Eddy Yunus Aminuddin, S. H., Mu'Jizatullah Damopolii, Juvalin Grecelia Kasiuhe dan yang tersayang ponakan pertama Kampoeng 8 Lionel Audric Damopolii.
13. Teman-teman HGC (*Heaven Gate Community*) Edy, Arin, Upik, Aslan, Rico, Dali, Pewee, Retna, Dhija, Imink, Hamka, Eca, Ato, Aswin, Elu, Boy, Didik, Rama, Wawan, Tinus, Ryan, Dina, Uci, Ninink, Eky, Nana, Wari, Vira, Shita, terima kasih sebanyak-banyaknya atas doa dan dukungannya.
14. Teman-teman angkatan Legalitas 2007
15. Para staf dan pegawai akademik yang telah banyak membantu penulis.
16. Serta seluruh pihak yang tidak sempat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT senantiasa memberikan balasan yang setimpal atas segala bantuan dan perhatiannya dalam penyusunan karya tulis ini dengan limpahan Rahmat-Nya, *Amin Ya Rabbal Alamin*.

*Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

**Makassar, 08 Februari 2012**

**Penulis.**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL.....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>iii</b>
<b>PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI .....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b>UCAPAN TERIMA KASIH .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>6</b>
A. Negara.....	6
1. Hak dan Kewajiban Negara .....	6
1.1. Hak dan kewajiban negara yang berhubungan dengan kedudukannya terhadap negara lain.....	6
1.2. Hak dan kewajiban negara atas wilayah.....	6
1.3. Hak dan kewajiban negara atas orang.....	7
1.4. Hak dan kewajiban negara atas benda.....	8

1.5. Hak dan kewajiban negara atas kepentingan ekonomi .....	8
2. Prinsip-prinsip umum mengenai perlindungan warga negara di luar negeri .....	9
3. Macam-macam yurisdiksi .....	10
3.1. Yurisdiksi Teritorial .....	10
3.2. Yurisdiksi Terhadap Individu (Nasionalitas) .....	12
3.3. Yurisdiksi Dengan Prinsip Perlindungan .....	13
3.4. Yurisdiksi Dengan Prinsip Universal. ....	14
B. Rezim Hukum Laut.....	16
1. Laut Teritorial dan Zona Tambahan .....	16
2. ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) .....	18
3. Laut Lepas.....	18
C. Pembajakan.....	23
1. Pengertian Kapal Asing.....	23
2. Pengertian Pembajakan dan Jenis-jenis Pembajakan Kapal .....	26
3. Perbedaan Antara Pembajakan dan Perompakan di Laut .....	36

**BAB III METODE PENELITIAN .....** 37

A. Lokasi Penelitian .....	37
----------------------------	----

B. Jenis dan Sumber Data.....	37
C. Teknik Pengumpulan Data.....	37
D. Analisa Data .....	38
<b>BAB IV PEMBAHASAN.....</b>	<b>42</b>
1. Pengaturah Hukum Laut Internasional (KHL 1982) dalam Penanangan Pembajakan Kapal di Laut Lepas.....	42
2. Kewajiban hukum yang dilakukan oleh negara Indonesia dalam proses pembebasan kapal MV. Sinar Kudus .....	47
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>53</b>
A. Kesimpulan.....	53
B. Saran .....	54

#### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **LAMPIRAN**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Peranan dan fungsi negara adalah hal yang paling fundamental. Ketika menjadi seorang warga negara ialah tentunya memiliki hak dan negara berkewajiban untuk melindungi warga negaranya khususnya di wilayah teritorial suatu negara. <sup>1</sup>Perlindungan warga negara bukan hanya dalam hal perekonomian dengan meningkatkan taraf hidup warga nya namun juga perlindungan secara fisik terhadap serangan dan gangguan dari pihak asing.

Perlindungan negara terhadap warga negaranya merupakan suatu hal yang tidak dapat dikesampingkan, hal itu dilihat ketika warga negaranya berada di wilayah teritorial nya maupun ketika warga negaranya berada di wilayah ekstrateritorialnya, misalnya ketika warga negaranya berada di atas kapal laut maupun pesawat terbang yang berbendera negara tersebut.<sup>2</sup> Perlindungan dalam hal ini berhubungan dengan adanya kejahatan pembajakan kapal yang dilakukan di laut di luar teritorialnya suatu negara.

Hal ini didasari oleh berkembangnya teknologi yang didukung oleh perkembangan ekonomi dunia yang semakin maju. Banyak negara-negara maju dan negara berkembang yang menguasai perputaran ekonomi

---

<sup>1</sup> Tujuan dan Fungsi Negara (<http://www.indonew.co.id/news/2008/09/fungsi-dantujuan-negara.html>), diakses tanggal 21 mei 2011, 20.19 WITA

<sup>2</sup> *ibid*

dunia seperti Amerika, negara-negara Eropa, sebagian negara-negara Timur Tengah, dan sebagian negara-negara Asia.<sup>3</sup> Tapi hal lain pun terjadi terhadap negara-negara berkembang yang pertumbuhan ekonominya sangat lamban bisa dikatakan negara tersebut adalah negara miskin. Negara-negara berkembang yang memiliki predikat menjadi negara miskin ini, banyak terdapat di Benua Afrika. Salah satu negara berkembang yang memiliki predikat negara miskin di benua Afrika adalah negara Somalia.<sup>4</sup>

Somalia merupakan negara yang pertumbuhan ekonominya sangat lamban, dan sangat bergantung pada bantuan luar negeri. Hal ini disebabkan oleh sering terjadinya konflik persaudaraan di wilayah itu, kelaparan pun melanda sebagian besar masyarakat di wilayah negara itu. Sehingga untuk mencapai standar hidup yang baik maka banyak masyarakatnya melakukan kejahatan. Terlebih lagi kejahatan itu merambah ke dunia internasional seperti pengedaran narkoba dan pembajakan kapal di laut baik itu di laut ZEE Somalia maupun di laut lepas.

Pembajakan kapal yang sering dilakukan oleh bajak laut Somalia ini paling banyak adalah pembajakan kapal-kapal dagang milik negara asing yang membawa hasil tambang maupun barang dagang lainnya. Tempat yang menjadi daerah oprasi bajak laut somalia ini adalah kawasan Samudera Hinda hingga lepas pantai timur Somalia, Laut Arab, dan Teluk

---

<sup>3</sup> Perdagangan regional dalam kerangka WTO, (<http://www.marketinfo.com/home/content/view/19012/4>), diakses 19 Juni 2011, 16.27 WITA

<sup>4</sup> *Ibid*

Aden yang merupakan jalur pelayaran dunia.<sup>5</sup> Kapal-kapal yang menjadi korban pembajakan kapal oleh bajak laut somalia ini adalah kapal super tanker MV Faina milik Rusia yang membawa Tank T-72 yang dibajak pada awal oktober 2008. Kasus berikutnya adalah kapal MV Sirius Star yang membawa minyak mentah yang dibajak pada 16 November 2008<sup>6</sup>. Adapun kasus pembajakan kapal yang lainnya adalah pembajakan kapal kargo kapal Maersk Alabama milik Amerika Serikat yang dinahkodai oleh salah satu warga Negara Amerika Serikat. Kapal ini dibajak pada tanggal 12 April 2009 di dekat perairan Somalia, Teluk Aden. Dalam proses pembebasan kapal tersebut pihak Amerika Serikat menggerakkan tim penembak jitu *Navy Seal* dalam proses pembebasan tersebut.<sup>7</sup>

Untuk kasus terbaru pembajakan kapal yang dilakukan oleh Perompak Somalia menimpa kapal MV. Sinar Kudus yang berbendera Indonesia yang berasal dari Pomala, Sulawesi Tenggara yang mengangkut muatan biji nikel dengan tujuan Rotherdam, Belanda yang diawaki oleh anak-anak bangsa Indonesia. Pembajakan kapal milik Indonesia ini berlangsung sangat lama sudah satu bulan. Bahkan awak kapalnya sudah berada dalam kondisi terburuk sejak hari pertama pembajakan kapal tersebut dilakukan.

Dalam proses pembebasan kapal MV. Sinar Kudus ini pun memakan waktu yang sangat lama, pemerintah Indonesia pada awalnya belum memiliki upaya yang kongkret dalam hal penyelamatan sandera. Ini

---

<sup>5</sup> Apriadi Tamburaka, S.IP., 47 Hari dalam sandera perompak Somalia, Yogyakarta: Cakrawala, 2011. Hlm. 17

<sup>6</sup> *Ibid.* Hlm. 41

<sup>7</sup> *Ibid.* Hlm. 104

dilihat dari setiap pemberitaan yang ada baik di media cetak maupun media elektronik. Hingga pada akhirnya masing-masing keluarga dari para sandera muncul di setiap pemberitaan yang meminta bantuan dari pihak pemerintah untuk menyelesaikan konflik tersebut. Dengan ini pula akhirnya pihak pemerintah Indonesia melakukan perundingan diplomatik dengan pihak pembajak yang akhirnya berujung pada permintaan uang tebusan senilai Rp. 38,5 Miliar. Tapi diluar dugaan pada hari pembebasannya pun masih terjadi tembak menembak antara pihak angkatan laut yang datang untuk membebaskan kapal MV. Sinar Kudus dengan pihak perompak.

Untuk itu dalam menghadapi aktivitas bajak laut dan perompakan laut yang terjadi diluar laut teritorial suatu negara ataupun di laut lepas yang mengancam keamanan dan keselamatan masyarakat internasional khususnya warga negara dari suatu negara tertentu, maka peran dan kemampuan negara dari negara asalnya sangat diuji untuk memberikan jaminan kepada setiap warga negaranya yang berada di luar wilayahnya.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, untuk memfokuskan penulisan skripsi ini maka rumusan masalah yang akan dibahas adalah:

1. Bagaimanakah pengaturan hukum laut internasional (KHL 1982) dalam penanganan pembajakan di laut lepas?
2. Kewajiban hukum apa yang dilakukan oleh negara Indonesia dalam melindungi warga negaranya yang dibajak di laut lepas?

## **C. Tujuan dan Kegunaan Penulisan**

### a. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimanakah pengaturan hukum laut internasional dalam penanganan pembajakan di laut lepas.
2. Untuk mengetahui kewajiban hukum yang dilakukan negara Indonesia dalam melindungi warga negaranya yang dibajak di laut lepas.

### b. Kegunaan Penulisan:

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah :

1. Sebagai salah satu referensi masalah hukum laut Internasional di Indonesia yang dapat digunakan bagi peneliti-peneliti selanjutnya.
2. Sebagai persyaratan memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
3. Menambah wawasan dan pengetahuan bagi dosen, mahasiswa, maupun umum.
4. Referensi bagi perpustakaan Universitas Hasanuddin, khususnya Fakultas Hukum.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **D. Negara**

##### **1. Hak dan Kewajiban Negara.**

###### **1.1. Hak dan kewajiban negara yang berhubungan dengan kedudukannya terhadap negara lain.**

Hak-hak yang berhubungan dengan kedudukan negara tersebut terhadap negara lain yang sering diutarakan ialah hak kemerdekaan, hak kesederajatan dan hak untuk mempertahankan diri. Adapun kewajiban negara yang berhubungan dengan kedudukan negara tersebut terhadap negara lain yang sering diutarakan ialah tidak melakukan perang, melaksanakan perjanjian internasional dengan itikad baik dan tidak mencampuri urusan negara lain.<sup>8</sup>

###### **1.2. Hak dan kewajiban negara atas wilayah.**

Salah satu kualifikasi yang harus dipenuhi negara sebagai subyek hukum internasional ialah wilayah tertentu. Negara sebagai organisasi kekuasaan menguasai wilayah tersebut. Di wilayah itu negara tersebut memegang kekuasaan kenegaraan tertinggi, yakni hak melakukan kedaulatan wilayah. Dalam wilayah itu negara tersebut melaksanakan fungsi kenegaraan dengan mengecualikan

---

<sup>8</sup> Huala Adolf, *Aspek-aspek negara dalam hukum internasional*. Jakarta: Diadit Media, 2002. Hlm. 33

negara lain. Wilayah negara dapat dibedakan antara daratan, lautan dan udara.<sup>9</sup>

### **1.3. Hak dan kewajiban negara atas orang.**

Hak dan kewajiban negara terhadap orang pada hakikatnya ditentukan oleh wilayah negara tersebut dan kewarganegaraan orang yang bersangkutan. Semua orang yang ada di wilayah suatu negara, baik warganegaranya sendiri maupun orang asing, harus tunduk pada negara itu. Mereka harus menaati hukum negara itu. Bagi mereka ini pada prinsipnya berlaku semua hukum yang berlaku di negara tersebut dengan beberapa pengecualian misalnya mereka tidak mempunyai hak suara dalam pemilihan umum, mereka tidak berhak menduduki jabatan tertentu, mereka tidak memiliki kekebalan diplomatik bebas dari pungutan pajak dan bea.<sup>10</sup>

Warganegara suatu negara, di mana pun dia berada harus tunduk juga pada kekuasaan dan hukum negaranya. Bagi warga negara yang berada di luar negeri, berlakunya kekuasaan dan hukum negara itu dibatasi oleh kekuasaan dan hukum negara tempat mereka berada. Di lain pihak, negara wajib melindungi warganegaranya.

---

<sup>9</sup> *Ibid.* Hlm. 33

<sup>10</sup> *Ibid.* Hlm. 33

#### **1.4. Hak dan kewajiban negara atas benda.**

Semua benda yang ada di wilayah suatu negara tunduk pada kekuasaan dan hukum negara itu. Hak dan kewajiban negara atas benda itu terutama berlaku bagi benda-benda yang ada di wilayahnya. Kekuasaan dan hukum negara itu juga berlaku bagi benda-benda yang masih ada hubungannya dengan negara itu namun berada di negara lain. Ketentuan ini juga berlaku bagi benda-benda yang ada hubungannya dengan negara lain yang ada di negara tersebut. Dengan demikian hukum internasional membatasi kekuasaan dan hukum negara itu terhadap benda yang ada hubungannya dengan negara lain. Kapal yang berlayar di bawah bendera negara lain yang berlabuh di negara itu, dan kapal terbang yang terdaftar di negara lain yang mendarat di negara tersebut, sampai batas-batas tertentu, tunduk pada kekuasaan dan hukum negara bendera atau negara pendaftarnya<sup>11</sup>.

#### **1.5. Hak dan kewajiban negara atas kepentingan ekonomi**

Yang dimaksud dengan kepentingan ekonomi negara ialah kepentingan yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan jasmani kehidupan manusia. Kepentingan itu mencakup usaha, sarana dan benda yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan itu. Negara modern mengatur dan melindungi kepentingan ekonomi negaranya. Namun karena kehidupan ekonomi suatu negara tidak dapat lepas

---

<sup>11</sup> *Ibid.* Hlm. 34

dari kehidupan ekonomi negara lain, maka timbullah bermacam perjanjian internasional yang mengatur ekonomi internasional. Perjanjian internasional salah satunya adalah GATT (*The General Agreement on Tariffs and Trade*) tahun 1974 yang kemudian berubah menjadi WTO (*World Trade Organisation*) tahun 1994. Dalam perjanjian itu telah mengatur hak dan kewajiban setiap negara anggota dalam melakukan transaksi ekonomi.<sup>12</sup>

## **2. Prinsip-prinsip umum mengenai perlindungan warga negara di luar negeri.**

Dalam kaitannya dengan persoalan pertanggung jawaban negara, negara memiliki hak dalam melindungi warga negaranya di luar negeri. Hal ini berhubungan erat dengan segala kerugian yang timbul pada warga-warga negara di luar negeri dalam kaitannya dengan pelanggaran keadilan internasional maupun perilaku kejahatan yang menimpa warga negara.

Jadi dalam hal ini negara memiliki hak dan kewajiban yang sama dalam pertanggung jawaban, baik pertanggung jawaban yang dilakukan oleh negara tidak hanya menyangkut perlindungan warga negara asing yang terdapat di wilayahnya, tetapi juga pertanggung jawaban negara terhadap warga negaranya yang berada di luar negeri atau di luar dari wilayah teritorialnya.

---

<sup>12</sup> *Ibid.* Hlm. 34

### 3. Macam-Macam Yurisdiksi

#### 3. 1. Yurisdiksi Teritorial

Prinsip ini menurut Lord Mcmillan sebagai berikut :

*“It is an essential attribute of the sovereignty of this realm, as of all sovereign independent states, that it should possess jurisdiction over all persons and things within its territorial limits and in all causes civil and criminal arising within these limits.”*<sup>13</sup> (Adalah suatu ciri pokok dari kedaulatan dalam batas-batas ini, seperti semua negara merdeka yang berdaulat, bahwa negara harus memiliki yurisdiksi terhadap semua orang dan benda di dalam batas-batas teritorialnya dan dalam semua perkara perdatadan pidana yang timbul di dalam batas-batas teritorial ini).<sup>14</sup>

Untuk tujuan melaksanakan yurisdiksi teritorial, telah menjadi kebiasaan untuk mengasimilasi :

- a. Jalur pantai maritime atau laut teritorial
- b. Sebuah kapal yang mengibarkan bendera yang berkehendak melaksanakan yurisdiksi
- c. Pelabuhan-pelabuhan , kedalam teritorial suatu Negara.

Selain dari asimilasi pada wilayah laut teritorial seperti yang di sebutkan di atas, beberapa negara memperluas secara teknis yurisdiksi teritorial :

---

<sup>13</sup> Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, Hukum Internasional Kontemporer, Bandung : PT Refika Aditama, 2006. Hlm. 159

<sup>14</sup> J. G. Starke, Pengantar Hukum Internasional Edisi Kesepuluh, Jakarta: Sinar Grafika, 2006. Hlm. 270

- a. Dengan memberlakukan prinsip teritorial subyektif (subjective territorial principle) yang di mana suatu negara menjalankan yurisdiksinya agar menuntut dan menghukum perbuatan pidana yang di lakukan di dalam wilayahnya, tetapi perbuatan itu diselesaikan atau dituntaskan di wilayah negara lain.
- b. Memberlakukan prinsip teritorial obyektif (objective territorial principle), negara dapat menerapkan yurisdiksi teritorial mereka terhadap perbuatan-perbuatan pidana atau perbuatan-perbuatan yang dilakukan di negara lain.

Dari kedua uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa prinsip yurisdiksi teritorial terhadap kejahatan yang dilakukan tidak hanya di wilayah negara yang bersangkutan tetapi juga di laut teritorial dan dalam kasus-kasus tertentu di jalur tambahan dan di laut lepas. Prinsip teritorial ini berlaku pula pada<sup>15</sup> :

- a. Hak lintas di laut teritorial
- b. Prinsip yurisdiksi teritorial terhadap kapal berbendera asing (*Floating Island*) di laut teritorial
- c. Pelabuhan
- d. Terhadap orang asing
- e. Yurisdiksi teritorial terhadap pelaku tindak pidana

---

<sup>15</sup> Huala Adolf, *Op. Cit* Hlm. 189

Dalam yurisdiksi teritorial ini pun terdapat beberapa pengecualian, yang dapat dikatakan sebagai suatu tingkat imunitas yang dapat dinikmati oleh<sup>16</sup> :

- a. Negara-negara asing dan kepala negara asing
- b. Perwakilan-perwakilan diplomatik dan konsulat negara asing
- c. Kapal-kapal milik negara asing
- d. Angkatan bersenjata milik negara asing
- e. Lembaga-lembaga internasional

### **3.2. Yurisdiksi Terhadap Individu (Nasionalitas)**

Yurisdiksi terhadap individu, berbeda dengan yurisdiksi teritorial, bergantung pada kualitas orang yang terlibat dalam peristiwa hukum. Kualitas ini dapat membenarkan suatu negara atau negara-negara menjalankan yurisdiksi apabila orang itu berada dalam suatu kekuasaan negara, dan proses peradilan dapat dilaksanakan terhadapnya.

Dalam hal ini, suatu negara dapat mengadili warga negaranya terhadap setiap bentuk kejahatan yang dilakukan dimanapun.

Yurisdiksi dengan prinsip nasionalitas ini dibedakan atas dua yaitu sebagai berikut:

- Yurisdiksi dengan prinsip nasionalitas aktif

Menurut prinsip ini, suatu negara memiliki yurisdiksi terhadap warga negaranya yang melakukan tindak pidana di luar

---

<sup>16</sup> J. G. Starke, *Op. Cit.* Pengantar Hukum Internasional. Hlm. 278

negeri. Dalam hal ini, orang tersebut harus diekstradisi terlebih dahulu.

- Yurisdiksi dengan prinsip nasionalitas pasif

Menurut prinsip ini, suatu negara memiliki yurisdiksi untuk mengadili orang asing yang melakukan tindak pidana terhadap warga negaranya di luar negeri.

Dasar pembenaran prinsip ini adalah bahwa setiap negara berhak melindungi warga negaranya di luar negeri, dan apabila negara teritorial di mana tindak pidana itu terjadi tidak menghukum orang yang menyebabkan kerugian tersebut, maka negara asal korban berwenang menghukum tindak pidana itu, apabila orang itu berada di wilayahnya<sup>17</sup>.

### 3.3. Yurisdiksi Dengan Prinsip Perlindungan

Menurut yurisdiksi dengan prinsip perlindungan ini, suatu negara mempunyai dapat melaksanakan yurisdiksi terhadap warga negara yang melakukan kejahatan di luar negeri yang diduga dapat mengancam kepentingan keamanan, integritas, dan kemerdekaannya<sup>18</sup>. Prinsip ini dibenarkan atas dasar perlindungan terhadap kepentingan negara yang sangat vital.

Alasan-alasan yurisdiksi berdasarkan prinsip perlindungan ini adalah<sup>19</sup> :

---

<sup>17</sup> *Ibid*, J. G. Starke, Pengantar Hukum Internasional. Hlm. 303

<sup>18</sup> Huala Adolf, *Op. Cit.* Hlm. 212

<sup>19</sup> J. G. Starke, *Op. Cit.* Hlm. 304

- a. Akibat tindak pidana itu sangat besar bagi negara terhadap mana tindak pidana itu tertuju.
- b. Apabila yurisdiksi tidak dilaksanakan terhadap tindak pidana demikian, maka pelaku tindak pidana tersebut dapat lolos dari penghukuman karena di negara di mana tindak pidana itu dilakukan (*lex loci delicti*) perbuatan itu tidak melanggar hukum lokal atau karena ekstradisi akan ditolak dengan alasan tindak pidana itu bersifat politis.

#### **3.4. Yurisdiksi Dengan Prinsip Universal**

Menurut prinsip ini, setiap negara mempunyai yurisdiksi untuk mengadili tindak kejahatan tertentu. Prinsip ini diterima secara umum karena tindak kejahatan tersebut dianggap sebagai tindakan yang mengancam masyarakat internasional keseluruhan. Dalam hal ini, kejahatan-kejahatan yang dapat dikenai prinsip universal ini adalah kejahatan yang telah menjadi kejahatan bagi seluruh umat manusia (*hostis humani generis*).

Suatu tindak pidana yang tunduk pada yurisdiksi universal adalah tindak pidana yang berada dibawah yurisdiksi semua negara dimana pun tindak pidana itu dilakukan<sup>20</sup>.

Kejahatan-kejahatan yang telah diterima sebagai kejahatan yang tunduk kepada yurisdiksi dengan prinsip universal adalah pembajakan di laut (perompakan) dan kejahatan perang<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> *Ibid.* J. G. Starke, Pengantar Hukum Internasional, 2006. Hlm. 304

### 3.4.1. Yurisdiksi Negara dalam Kasus Pembajakan Laut

Yurisdiksi adalah kekuasaan, kewenangan atau kompetensi hukum negara terhadap orang, benda atau peristiwa (hukum). Yurisdiksi ini merupakan refleksi dari prinsip kedaulatan negara, kesamaan persamaan negara, dan prinsip tidak campur tangan.

Meskipun yurisdiksi berkaitan erat dengan wilayah, namun keterkaitan ini tidaklah mudah. Negara-negara lainnya dapat mempunyai yurisdiksi untuk mengadili suatu tindak pidana meskipun tindak pidana ini dilakukan di luar negeri.

Dalam hukum pidana internasional mengenal adanya istilah delik “*jure gentium*” yang secara umum berarti suatu tindak pidana atau kejahatan yang melawan atau bertentangan dengan nilai-nilai kemanusiaan. Tetapi kejahatan yang dimaksud dalam hal ini adalah apabila kejahatan itu tidak mengenal batas-batas wilayah. Dalam artian, kejahatan tersebut melampaui batas-batas wilayah negara baik mengenai tempat terjadinya, akibat-akibat yang ditimbulkannya maupun tujuan kejahatan itu sendiri.

Pelaku-pelaku dari kejahatan itu sendiri bisa terdiri dari individu-individu berbeda kebangsaan dan kewarganegaraan, walaupun tidak selamanya demikian. Akibat yang ditimbulkan kejahatan tersebut sangat mempengaruhi rasa keadilan yang ada di masyarakat sehingga tindakan tersebut mendapat kecaman dari masyarakat dunia.

---

<sup>21</sup> *Ibid*, Hlm. 216

Terhadap kasus pembajakan, sebagaimana yang tertuang dalam konvensi hukum laut 1982 (*UNCLOS 1982*) pada pasal 100 yaitu “Semua negara harus bekerjasama sepenuhnya dalam penindasan pembajakan di laut lepas atau di tempat lain manapun di luar yurisdiksi suatu negara”.

Dari ketentuan tersebut menunjukkan bahwa yurisdiksi yang dapat diberlakukan sehubungan dengan pembajakan atau perompakan adalah yurisdiksi universal (*universal jurisdiction*).

## **E. Rezim Hukum Laut**

### **1. Laut Teritorial Dan Zona Tambahan**

Berdasarkan pasal 2 Konvensi Hukum Laut 1982:<sup>22</sup>

- a. Kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman dan, dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi pulau-pulau dan jalur laut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial.
- b. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya.
- c. Kedaulatan atas laut teritorial dilaksanakan dengan tunduk pada ketentuan konvensi ini dan peraturan hukum laut internasional.

---

<sup>22</sup> Konvensi Hukum Laut 1982

Adapun untuk memperjelas batas laut teritorial suatu negara maka KHL 1982 menjelaskan luas laut teritorial suatu negara dalam:

- a. Pasal 3 yaitu setiap negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan konvensi.<sup>23</sup>
- b. Pasal 4 yaitu batas laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat dengan garis pangkal, sama dengan lebar laut teritorial.<sup>24</sup>

Melihat dari pasal 2, pasal 3, dan pasal 4 KHL 1982 maka secara jelas menjelaskan bahwa suatu negara pantai memiliki kedaulatan penuh atas laut teritorialnya dan kedaulatan penuh itu hanya dapat dijalankan dalam garis pantai sejauh 12 mil, namun kedaulatan ini pun harus tetap sesuai dengan KHL 1982.

Adapun mengenai zona tambahan, pasal 33 (bandingkan pasal 24 Konvensi 1958), menentukan bahwa negara pantai dalam zona tersebut dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan guna mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangannya menyangkut bea cukai, fiskal, imigrasi, dan saniterr di dalam wilayahnya atau laut teritorialnya, dan menghukum setiap pelanggar demikian. Namun demikian, zona tambahan tidak boleh

---

<sup>23</sup> *Ibid*

<sup>24</sup> *Ibid*

melebihi 24 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial di ukur.<sup>25</sup>

## **2. ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif)**

Definisi ZEE terdapat pada pasal 55 dan 57 sebagai suatu wilayah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial, yang tidak melebihi jarak 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur ( yaitu, 200 mil laut yang tidak di ukur dari batas laut terluar dari laut teritorial).<sup>26</sup> Namun dalam pelaksanaan hak-hak terhadap kedua wilayah tersebut berbeda, negara pantai memiliki kedaulatan penuh terhadap laut teritorial dan untuk ZEE negara pantai hanya mempunyai hak-hak berdaulat atas ZEE untuk tujuan eksploitasi, eksplorasi, konservasi, dan pengelolaan sumber daya hayati maupun non hayati.

## **3. Laut Lepas**

Sudah merupakan suatu ketentuan yang berasal dari hukum kebiasaan bahwa permukaan laut dibagi atas beberapa zona dan paling jauh dari pantai dinamakan laut lepas (laut internasional). Dalam Pasal 2 dari Konvensi Jenewa mengatakan bahwa Laut Lepas harus terbuka bagi semua negara. Tidak ada satu negarapun yang boleh meng-klaim bahwa laut lepas adalah bagian dari wilayahnya. Dalam laut Lepas terdapat kebebasan untuk berlayar, memancing, meletakkan kabel-kabel bawah laut dan pipa-pipa sejenis serta

---

<sup>25</sup> J.G. Starke, *Op. Cit.* Hlm. 351

<sup>26</sup> *Ibid*, J.G. Starke, Hlm. 355

kebebasan untuk terbang di atas udara laut lepas tersebut<sup>27</sup>. Sedangkan Pasal 86 konvensi PBB tentang Hukum Laut menyatakan bahwa *Laut lepas merupakan semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, dalam laut teritorial atau dalam perairan pedalaman suatu negara, atau dalam perairan kepulauan suatu negara kepulauan.*

Adapun prinsip hukum yang mengatur rezim laut lepas adalah *prinsip kebebasan*. Oleh karena itu prinsip ini mempunyai pengaruh langsung terhadap status hukum kapal-kapal yang berlayar di laut lepas. Namun prinsip kebebasan ini harus pula dilengkapi dengan tindakan-tindakan pengawasan, karena kebebasan tanpa pengawasan dapat mengacaukan kebebasan itu sendiri.

Dalam hal membahas laut lepas ini dibagi atas tiga bagian, yaitu :

#### **a. Prinsip kebebasan di Laut Lepas**

Prinsip kebebasan di laut lepas ini telah ada sejak zaman Romawi, dimana bangsa Romawi pada saat itu memiliki pemikiran bahwa laut itu merupakan suatu "*res communis omnium*" (*hak bersama umat manusia*)<sup>28</sup>. Namun semakin berkembangnya pemikiran bangsa Romawi terhadap laut pada saat itu maka berkembanglah dua pemikiran yaitu *res nullius* (*laut lepas adalah bebas tidak ada yang memilikinya*) dan *res communis* (*laut adalah*

---

<sup>27</sup> <http://bennysetianto.blogspot.com/2006/05/hukum-laut-internasional.html>, diakses tanggal 28 Mei 2011, 23:45 WITA

<sup>28</sup> Mochtar Kusumaatmadja, Hukum Laut Internasional, Bandung: Percetakan Binacipta, 1986. Hlm. 3

*milik bersama, karena negara-negara bebas menggunakannya*). Dalam hal ini *res communis* dapat dikatakan memiliki arti yang sama dengan pemahaman sebelumnya.<sup>29</sup>

Oleh karena itu, secara umum dan sesuai Pasal 87 Konvensi, kebebasan di laut lepas berarti bahwa laut lepas dapat digunakan oleh negara manapun. Menurut Pasal 87 tersebut diatas kebebasan-kebebasan tersebut antara lain :

1. Kebebasan berlayar.
2. Kebebasan penerbangan.
3. Kebebasan untuk memasang kabel dan pipa bawah laut, dengan mematuhi ketentuan-ketentuan Bab VI konvensi.
4. Kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi-instalasi lainnya yang diperbolehkan berdasarkan hukum internasional, dengan tunduk pada Bab VI konvensi.
5. Kebebasan menangkap ikan dengan tunduk pada persyaratan yang tercantum dalam sub. Bab II konvensi.
6. Kebebasan riset ilmiah dengan tunduk pada Bab VI dan XII konvensi.

Kebebasan ini juga berarti bahwa tidak satupun negara yang dapat menundukkan kegiatan manapun di laut lepas di bawah kedaulatannya dan laut lepas hanya dapat digunakan untuk tujuan-

---

<sup>29</sup> *Ibid*, Mochtar Kusumaatmadja, Hukum Laut Internasional. Hlm. 3

tujuan damai sebagaimana yang ditetapkan oleh Pasal 88 dan Pasal 89 Konvensi.

Kesamaan hak yang diakui kepada seluruh negara mengenai penggunaan laut lepas secara bebas ini dapat mengakibatkan terjadinya sengketa antara satu negara dengan negara yang lain. Bila terjadi suatu sengketa mengenai penggunaan kebebasan ini maka yang berlaku terlebih dahulu adalah ketentuan-ketentuan hukum negara bendera.

#### **b. Status Hukum Kapal-kapal di Laut Lepas**

Kapal-kapal yang berlayar di laut lepas memiliki sebuah status hukum. Tetapi dalam hal ini, kapal yang berlayar di laut lepas dibedakan antara kapal-kapal publik dan kapal-kapal swasta. Kapal publik adalah kapal-kapal yang digunakan untuk dinas pemerintah dan bukan untuk tujuan swasta. Kapal publik ini yaitu kapal perang, kapal-kapal publik non-militer, kapal organisasi-organisasi internasional. Kapal swasta adalah sebuah kapal negara yang dipakai untuk tujuan komersial.<sup>30</sup>

Status kapal ini bukan ditentukan oleh kualitas pemiliknya tetapi oleh kegunaan kapal tersebut. Di laut lepas, status ini di dasarkan atas prinsip tunduknya kapal-kapal pada wewenang eksklusif negara bendera sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 92 Konvensi. Jadi adalah suatu keharusan bagi kapal-kapal di laut lepas mempunyai

---

<sup>30</sup> Boer Mauna, *Op. Cit.* Hlm. 320

ikatan hukum dengan negara benderanya agar negara tersebut melalui organ-organ dan ketentuan-ketentuan hukumnya dapat mengawasi kapal-kapal tersebut.<sup>31</sup>

### **c. Pengawasan di Laut Lepas**

Pengawasan di laut lepas dirasakan perlu untuk menjamin kebebasan pengguna laut.<sup>32</sup> Pengawasan ini dilakukan oleh kapal-kapal perang. Pengawasan di laut lepas tersebut dibagi atas dua bagian yaitu:

#### **a. Pengawasan Umum.**

Pengawasan umum ini terdiri dari pengawasan biasa, inspeksi, dan bahkan tindakan kekerasan yang bertujuan untuk menjamin keamanan umum lalu lintas laut. Sehingga berdasarkan wewenang absolut suatu negara bendera, maka kapal-kapal publik hanya tunduk pada kapal-kapal perang negaranya. Sebaliknya, kapal-kapal perang semua negara mempunyai wewenang terhadap kapal-kapal swasta negara-negara lain.<sup>33</sup>

#### **b. Pengawasan Khusus.**

Pengawasan khusus ini dilakukan untuk beberapa hal yaitu pengawasan dalam pemberantasan perdagangan budak belian, pengawasan pemberantasan bajak laut, pengawasan penangkapan ikan, pengawasan untuk melindungi kabel-

---

<sup>31</sup> *Ibid*, Boer Mauna. Hlm. 322

<sup>32</sup> *Ibid*, Boer Mauna. Hlm. 328

<sup>33</sup> *Ibid*, Boer Mauna. Hlm. 329

kabel dan pipa bawah laut, pengawasan pemberantasan pencemaran lingkungan, dan pengawasan untuk kepentingan sendiri negara-negara.<sup>34</sup>

## **F. Pembajakan**

### **1. Pengertian Kapal Asing**

Pengertian kapal dapat didefinisikan sebagai “*a ship is a floating vessel which is self propelled and capable of carrying cargo or passenger*” (*The marine encyclopaedic dictionary by Eric Sullivan*) dimana dapat kita artikan pengertian kapal adalah sarana angkutan terapung di air yang dapat bergerak atau berpindah sendiri dari satu tempat ke tempat lain dan mampu mengangkut atau memindahkan muatan atau barang atau penumpang<sup>35</sup>.

Menurut UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, dalam pasal 1 (36) : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Kapal Asing menurut UU RI No.17 tahun 2008 tentang pelayaran, pasal 1 (39): Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia. Dalam

---

<sup>34</sup> *Ibid*, Boer Mauna. Hlm. 330

<sup>35</sup> [http://www.reindo.co.id/reinfokus/edisi32/general\\_cargo.html](http://www.reindo.co.id/reinfokus/edisi32/general_cargo.html), diakses tanggal 7 Mei 2011, 19:37 WITA

pengertian kapal asing dikenal pula istilah “*reflagging*” atau pembenderaan kembali.

Istilah *reflagging* (pembenderaan kembali) pada dasarnya diartikan sebagai upaya untuk memperoleh kebangsaan dari negara lain di luar negara kebangsaannya semula, yang ditandai dengan ijin untuk mengibarkan tanda kebangsaan semula, yang ditandai dengan ijin untuk mengibarkan tanda kebangsaan kapal yaitu bendera negara kebangsaannya. Namun pada kenyataannya praktek *reflagging* ini telah diselewengkan dengan maksud dan tujuan penyelundupan hukum untuk kepentingan komersial seperti penangkapan ikan ilegal<sup>36</sup>.

Dengan memperoleh kebangsaan baru ini, yang membuka kemungkinan tanpa harus kehilangan kebangsaan yang lama, maka sebenarnya telah terjadi praktek-praktek penyelewengan hukum seperti “*double nationality*” atau kebangsaan ganda, atau meskipun tanda kebangsaan yang lama telah dihapus, akan tetapi pada dasarnya hal ini dilakukan untuk menghindari adanya ketentuan hukum yang ketat dari negara benderannya semula.

Pada dasarnya “*reflagging*” ini banyak didorong oleh adanya negara-negara yang menerapkan sistem “*flag of convenience*”, “*dual registry system*”, dan “*open registrasi system*”.

Pada tahun 1986 telah disepakati *United Nations Convention On Condition of Registration of Ship* (Geneva, 7 Februari 1986), dimana

---

<sup>36</sup> Ariadno Melda Kamil, 2007. Hukum Internasional Hukum yang Hidup, Jakarta, Diadit Media, Hlm. 101

negara bendera dapat dengan efektif mengawasi dan menerapkan yurisdiksi terhadap kapal-kapal yang berbendera negaranya.

Konvensi hukum Laut menekankan bahwa setiap kapal hanya boleh memiliki satu bendera kebangsaan saja. Pasal 92 ayat 1 UNCLOS menegaskan :

*“Ship shall sail under the flag of one state only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of owner ship or change of registry”* (Kapal harus berlayar di bawah 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 boleh merubah bendera kebangsaannya sewaktu dalam pelayaran atau sewaktu berada di suatu pelabuhan yang disinggahi, kecuali dalam hal adanya suatu perpindahan kepemilikan yang nyata atau perubahan pendaftaran).

UNCLOS mengharuskan negara-negara menetapkan persyaratan pendaftaran kapalnya, yang berarti memberikan kebangsaan kepada kapal tersebut dengan syarat adanya *“genuine link”* antara kapal dan negara bersangkutan. Bagi kapal yang memiliki bendera lebih dari satu akan dianggap sebagai kapal tanpa kebangsaan<sup>37</sup>.

Praktek lain juga kemudian dikenal dengan *“Phantom Ships”*. Pada tanggal 29 September 2001, IMO telah mengadopsi *Resolution* mengenai

---

<sup>37</sup> *Ibid*, 2007, Hukum Internasional Hukum yang Hidup, Jakarta, Diadit Media, Hlm. 484

*Measures to Prevent the Registration of "phantom ships"*. Resolusi ini dibuat dalam rangka pelaksanaan ketentuan pasal 94 UNCLOS mengenai "*duties of flag state*". Keluarnya resolusi ini banyak didorong oleh adanya kesadaran bahwa perlu suatu dasar hukum yang kuat untuk suatu pendaftaran kapal, dan perlunya pencegahan tindakan kejahatan di laut, seperti pembajakan dan perompakan di laut.

## **2. Pengertian Pembajakan dan Jenis-Jenis Pembajakan Kapal**

Pembajakan laut, atau perompakan, adalah perampokan yang dilakukan di lautan, atau kadang-kadang di pantai. Bisa dikatakan bahwa sejarah perompakan terjadi secara bersamaan dengan sejarah navigasi. Di sana, di mana terdapat kapal-kapal yang mengangkut dagangan, muncul bajak laut yang siap memilikinya secara paksa. Telah dikenal terjadinya pembajakan sejak zaman Yunani kuno. Termasuk dalam zaman republik Romawi mengalami pembajakan oleh para perampok laut. Sejak itu mereka membajak semua kapal yang saat ini terapung di lautan dekat Borneo dan Sumatra. Namun demikian, yang terbaik pada sejarahnya yang panjang tertulis pada abad ke-16 dan 17, zaman keemasan bajak laut.

### **f. Sejarah Pembajakan Kapal Laut**

Bagian yang bersifat paling dalam pada sejarah perompakan berhubungan dengan perkembangan kawasan Karibia pada era itu, episode yang secara melekat berhubungan dengan sejarah keberadaan kerajaan Spanyol di benua Amerika.

Asal dari perbajaklautan di Karibia harus dicari dalam keputusan Paus Alejandro VI, tahun 1493, di mana Spanyol dan Portugis dianugerahkan hak untuk memiliki tanah asing yang mereka temukan, setelah kedatangan Christopher Columbus di Dunia Baru. Kepemilikan Spanyol bersituasi dari garis batas yang ditentukan, 100 *league* (3 mil) ke sebelah barat Pulau Cabo Verde; teritori yang bersituasi dari sebelah timur garis yang tersebut di atas, adalah teritori Portugis.

François I dari Perancis protes terhadap keputusan yang dibuat oleh Paus. Ia berkata kepada Paus: "Saya ingin melihat testamen Adam, apa alasannya saya tidak dimasukkan ke dalam bagian dari dunia ini".

Kerajaan Inggris, masih belum mempunyai Angkatan Laut, tidak dapat turut campur dalam masalah ini, namun tahun-tahun belakangan Drake berkata: "Tidak akan ada perdamaian di seberang garis itu". Perancis dan Inggris akhirnya terdampar di luar garis kekayaan Amerika; dan Spanyol, dengan politik yang salah, memperburuk lagi situasi dengan menutup perdagangan di Dunia Baru terhadap orang-orang asing. Semua kapal asing yang berlaut di lautan Dunia Baru mulai dari waktu itu dianggap bajak laut. Reaksi pertama muncul dari Perancis. Karena François I kekurangan angkatan laut, ia memprovokasi pelaut-pelaut swasta

untuk membajak dan sekitar tahun 1537 Karibia mulai dipenuhi oleh para bajak laut Perancis.

Setelahnya, Inggris mulai memperhatikan atensinya pada Amerika dan, bermimpi akan rampasan harta karun, muncullah pertama kalinya bajak laut Inggris di Karibia, di bawah perlindungan Ratu Elizabeth. Kebanyakan dari mereka adalah bangsawan, dan jika bukan, ratu memberikan keleluasaan pada mereka untuk masuk dalam kebangsawanan. Pada kesempatan tertentu, duta Spanyol meminta kepada Ratu dari Inggris untuk mengeksekusi Drake dengan alasan perampokan, setelah ia merampok beberapa tempat. Sebagai jawaban Ratu Elizabeth menunggu pelaut itu di Tamesis untuk memberikan dukungannya pada kesatria itu di sana.

Secara tradisional, dalam aspek-aspek yurisdiksionalnya, tindak pidana pembajakan *jure gentium* (*piracy jure gentium dalam hukum internasional*) sifatnya unik. Seorang pembajak dapat ditangkap diadili dan dihukum oleh semua negara atas dasar bahwa ia adalah musuh semua umat manusia (*Hostis humanis generis*). Kapal-kapal (atau pesawat-pesawat udara) yang terlibat juga akan ditangkap oleh semua negara. Karena itu perbuatan itu, seorang yang melakukan tindak pidana pembajakan secara otomatis dianggap telah kehilangan perlindungan negara bendera kapal dan setiap hak istimewa yang diberikan kepadanya karena nasionalitasnya itu.

Pasal 101 konvensi hukum laut 1982 memberikan definisi pembajakan yang terdiri dari tindakan-tindakan sebagai berikut :

- a. Setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah atau tindakan permusuhan, 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 harta benda 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 pengoprasian suatu kapal atau pesawat udara dengan mengetahui fakta bahwa suatu kapal atau pesawat udara itu pembajak.
- c. Setiap tindakan mengajak atau dengan sengaja membantu tindakan yang disebutkan dalam sub (a) dan (b).

Konvensi juga dalam pasal 102-nya menyebutkan bahwa *bila perbuatan bajak laut tersebut dilakukan oleh suatu kapal perang, kapal atau pesawat udara pemerintah yang awak kapalnya telah berontak dan telah mengambil alih pengendalian atas kapal atau pesawat udara itu disamakan dengan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh suatu kapal atau pesawat udara swasta.*

Dengan demikian tindakan-tindakan penyertaan termasuk dalam lingkup definisi tersebut. Dari sinilah diperluas pengertian pembajakan yaitu tindakan kejahatan itu dapat didorong oleh motif-motif selain daripada keuntungan, misalnya balas dendam<sup>38</sup>.

Dewasa ini pembajakan di laut lepas dapat diklarifikasikan kedalam dua kategori. Pertama, *piracy* yang beroperasi dalam skala kecil yang ditujukan terhadap barang-barang atau harta milik awak kapal termasuk kapten kapal. Kategori pertama ini biasanya beroperasi ketika kapal sedang berad di dermaga atau telah memasuki perairan teritorial suatu negara. Kedua, *piracy* dalam skala besar yang biasanya dilakukan oleh suatu kelompok kejahatan terorganisasi. Penyerangan terhadap kapal dilakukan di laut lepas terhadap kargo atau terhadap kapal itu sendiri. Setelah kapal tersebut dirampas kemudian disusul dengan pengecatan ulang, pergantian nama kapal, dan registrasi ulang.

Para pengamat membedakan dua macam bentuk bajak laut :

1. Pencurian (*stealing*) yaitu bajak laut dengan motif semata-mata keuntungan ekonomi, dan
2. Terencana (*well planned*) yaitu ada motif lain selain hanya financial, yaitu misalnya *political motive* dan "*terrorism*".

Kejadian bajak laut ini semakin diperparah dengan adanya keengganan dari pemilik kapal untuk melaporkan yang menimpa kapalnya

---

<sup>38</sup> Ibid. J. G. Starke, Pengantar Hukum Internasional, Jakarta: Sinar Grafika, 2006. Hlm. 363

karena berbagai alasan, namun umumnya karena takut reputasi bisnisnya terganggu.

Untuk itu dalam menjalankan prosedur penegakkan hukum laut terhadap bajak laut (*piracy*) telah disebutkan secara jelas dalam pasal 105 konvensi hukum laut senagai berikut :

*“ One the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any states, every states may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seizeure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be takenwith regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith”* (di laut lepas, atau disetiap tempat lain di luar yurisdiksi negara manapun, setiap negara dapat menyita suatu kapal atau pesawat udara perompak atau suatu kapal atau pesawat udara yang telah diambil oleh perompak dan berada di bawah pengendalian perompak dan menangkap orang-orang dan menyita barang yang ada di kapal. Pengadilan negara yang telah melakukan tindakan penyitaan itu dapat menetapkan hukuman yang akan dikenakan, dan juga dapat menetapkan tindakan yang akan diambil berkenan dengan kapal-kapal, pesawat udara atau barang-barang, dengan tunduk pada hak-hak pihak ke tiga yang telah bertindak dengan itikad baik).

Berdasarkan pasal 105 konvensi hukum laut 1982 tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa dalam penegakkan hukumnya, pembajakan kapal ataupun pesawat udara (*Piracy*) menggunakan “*universal jurisdiction*”.

Berikut ini ada beberapa istilah yang membedakan perompak laut satu dari lainnya. Adapun beberapa jenis bajak laut yaitu sebagai berikut<sup>39</sup>:

a. Bajak Laut (*pirate*)

Bajak laut (*pirate*) adalah para perampok di laut yang bertindak di luar segala hukum. Kata *pirate* berasal dari bahasa Yunani yang berarti 'yang menyerang', 'yang merampok'. Dalam Bahasa Indonesia dan Melayu sebutan lain untuk bajak laut, lanun, berasal dari nama lain salah satu suku maritim di Indonesia dan Malaysia, Orang Laut.

Tujuan mereka tidak bersifat politik, mereka mencari keuntungan sendiri dan tidak melayani siapapun kecuali di bawah bendera Jolly Roger (bendera bajak laut). Banyak dari *corsario* (*corsair*) berubah profesi menjadi bajak laut selama periode perdamaian antara Spanyol dan Inggris.

Target utama penyerangan para bajak laut adalah sebagian besar kapal-kapal (dan juga daerah-daerah kolonial) yang berada di bawah kekuasaan Spanyol atau Portugis. Ini adalah suatu hal yang logis karena kedua kerajaan tersebut itulah yang memonopoli perdagangan antara Eropa dan Dunia Baru. Dan target utamanya adalah kapal-kapal yang mengangkut emas dan perak dari Amerika merupakan sasaran empuk para bajak laut.

b. *Corsario* (*Corsair*)

---

<sup>39</sup><http://terselubung.blogspot.com/2009/08/kisah-kisah-sejarah-bajak-laut.html>, diakses tanggal 5 Juni 2011, 21:17 WITA

Kapal corsario (corsair) adalah kapal yang berlaut atas perintah dari seorang raja dan melakukan aksi-aksi perang melawan kepentingan kerajaan musuh (biasanya mencoba untuk melemahkan kekuasaan komersial dan kolonial). Para corsair ini dalam kekuasannya memiliki dokumen-dokumen yang memberikan kuasa kepada kapal yang dikendalikannya untuk berbuat aksi-aksi perang tersebut. Dokumen-dokumen tersebut dinamakan *Letter of marque* atau *Patente de Corso*. Batasan-batasan yang digariskan pada dokumen tersebut sangat kabur (tidak jelas) dan biasanya kapten-kapten corsario dan tripulasinya itulah yang memutuskan apa yang bisa mereka perbuat dan apa yang dilarang. Kekuasaan corsario dianugerahkan oleh seorang raja, walaupun dalam prakteknya biasanya, raja mendelegasikan pada seorang gubernur. Mereka beraksi seperti layaknya bajak laut namun masih menyimpan hak-hak berlaut yang bersifat corso (dilindungi oleh satu kerajaan). Harta rampasan yang diperoleh dengan cara ini adalah untuk mereka, walaupun diwajibkan untuk menyerahkan satu bagian untuk pemerintah koloni dari mana mereka berasal. Para corsair tak dapat dihukum gantung karena alasan pembajakan karena mereka mempunyai "izin" (kuasa hukum corso) yang dikeluarkan oleh kerajaan. Kenyataannya jelas seorang corsair yang dikejar oleh musuh, tidak dapat mempercayai hal ini, karena ada kebiasaan menghukum gantung corsair musuh.

c. Bucanero

Definisi ini mulai dikenal pada sebagian koloni Perancis yang telah berdiri pada bagian barat koloni Spanyol (sekarang Haiti). Mereka mendapatkan nama bucaneros (buccaneers), berasal dari kata Indian, bucan. Para bucanero hidup dalam alam bebas, tidak ada seorangpun yang memerintah atau menguasai mereka. Ini mengundang segala jenis orang yang diusir, buronan, budak, Indian pemberontak, dan orang-orang yang dikejar oleh agama. Jumlah bucanero ini bertambah dan pada tahun 1620 mereka mulai dikejar oleh orang-orang Spanyol. Mereka memutuskan untuk berbuat perampokan kecil di laut dan mendirikan pangkalan operasi di pulau Tortuga, dekat dengan koloni Spanyol. Pengakuan akan keberadaan mereka oleh *Le Vasseur* sebagai pemerintah pulau itu dan berangkat dari kepentingan riilnya, membawa mereka untuk berasosiasi dalam "*Hermanidad de la Costa*" atau "persaudaraan daratan pantai" yang akan memunculkan asal dari "*Filibusteros*".

d. Filibustero

Kata Filibustero berasal dari bahasa Belanda *Vrij Buiters* ("yang merampas harta" atau dalam bahasa Inggris, freebooter). Kebiasaan hidup dengan kemerdekaan yang penuh, membuat mereka tidak mengizinkan untuk diperintah oleh hukum, norma dan orang-orang di atas mereka. Maka lahirlah perkumpulan persaudaraan itu. Para *filibusteros* ini menyerang kapal apa saja, dari kerajaan manapun,

walaupun kapal-kapal Spanyol yang sering menjadi korban mereka. Mereka seringkali menggunakan kapal kecil, sangat ringan dan mudah dikendalikan dan seringkali mereka dimodali dan didukung secara ekstra resmi oleh potensi-potensi dari Eropa dengan kepentingan untuk melemahkan perdagangan musuh. Mereka seringkali menggagalkan perdangan antarkoloni, mereka menyerang galeon-galeon kapal besar yang dipersenjatai secara luar biasa, yang mengangkut emas

e. Engagé

*Engagé* adalah kata Perancis yang artinya “yang terlibat”, “yang berkomitmen”, atau “yang siap bekerja”. Seorang *engagé* artinya adalah seseorang bebas yang menandatangani kontrak selama tiga tahun di mana dia diwajibkan bekerja sebagai pembantu untuk orang ketiga, dengan kondisi yang sama halnya dengan perbudakan. Ini biasanya terjadi selama 2 tahun pertama kontrak, kondisi kerjanya bagus, namun seringkali mereka diharuskan bekerja dalam kondisi yang keras selama beberapa waktu terakhir dari kontraknya yang mewajibkan mereka ditarik kembali/dikontrak lagi sebagai syarat perbaikan kondisi kerja mereka.

Dalam hal menumpas pembajakan atau perompak di laut lepas, atau di tempat lain manapun yang berada di luar yurisdiksi negara-negara, semua negara memiliki tugas dan kewajiban untuk bekerja sama (Pasal 100 konvensi hukum laut 1982).

### 3. Perbedaan Antara Pembajakan dan Perompakan di Laut

Kejahatan bajak laut merupakan kejahatan internasional yang pada umumnya terjadi di laut lepas, sebagaimana ketentuan dari Konvensi Hukum Laut Tahun 1982 pada Pasal 101 nya. Ketentuan tersebut memberikan batasan bahwa yang dikategorikan sebagai tindakan bajak laut adalah apabila tindakan itu dilakukan di laut lepas atau di luar yurisdiksi suatu negara.

Namun dalam perkembangannya kejahatan bajak laut ini sewaktu-waktu dapat terjadi di manapun dan kapanpun, tidak peduli kejahatan tersebut terjadi di laut lepas atukah di dalam yurisdiksi suatu negara.

Berhubungan dengan tempat kejadian kejahatan pembajakan kapal apakah terjadi di laut lepas atau di dalam yurisdiksi suatu negara, masih menggunakan istilah bajak laut (*piracy*) atukah menggunakan istilah perompakan laut (*sea/armed robbery*)<sup>40</sup>.

Hukum internasional membedakan dua istilah tersebut karena perbedaan konsekuensi hukum yang akan berlaku terhadap tindakan tersebut secara umum. Definisi *piracy* adalah :

*“ An act robbery especially on the high seas, specially an illegal act of violence, detention, or plunder committed for private ends by crew or passenger of a private ship or place out side the jurisdiction of any states”* (Suatu tindakan perampokan khususnya di laut lepas, khususnya tindakan illegal kekerasan, penahanan, atau penjarahan berkomitmen untuk private ends oleh awak atau penumpang kapal pribadi atau pesawat udara terhadap kapal lain atau pesawat udara

---

<sup>40</sup> Melda Kamil, Loc.Cit, Hlm. 167

di laut lepas atau tempat keluar sisi yurisdiksi manapun menyatakan).

Konvensi Hukum Laut PBB memberikan definisi pada Pasal 101, bahwa *piracy* itu dapat berupa :

- a. Setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah atau tindakan permusuhan, 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 harta benda 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.
- d. Setiap tindakan turut serta secara sukarela dalam pengoprasian suatu kapal atau pesawat udara dengan mengetahui fakta bahwa suatu kapal atau pesawat udara itu pembajak.
- e. Setiap tindakan mengajak atau dengan sengaja membantu tindakan yang disebutkan dalam sub (a) dan (b).

Sama halnya dengan Konvensi Laut PBB, *Internasional Maritime Bureau* (IMB) mendefinisikan *piracy* sebagai :

*“An act boarding or attempting to board any ship with the intent so commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of the act”* ( Suatu tindakan asrama atau berusaha untuk naik kapal apapun dengan maksud untuk

melakukan pencurian atau kejahatan lainnya dan dengan maksud atau kemampuan untuk menggunakan kekerasan dalam pemajuan itu bertindak.

Dari beberapa definisi diatas tentang *piracy*, jelas memperlihatkan bahwa ada dua pengertian yang berkembang, yaitu pengertian umum tentang bajak laut, yaitu setiap kegiatan penyerangan kapal di laut, tidak peduli apakah itu di laut lepas atau di dalam yurisdiksi suatu negara.

Lebih lanjut lagi IMB menggolongkan kegiatan bajak laut dalam tiga kelompok berdasarkan skala kegiatannya.

- a. *Low level armed robbery*, yakni kegiatan bajak laut berskala kecil yang biasanya beroperasi di pelabuhan dan dermaga akibat lemahnya pengawasan oleh petugas keamanan pelabuhan.
- b. *Medium level armed and robbery*, yakni tipe bajak laut berskala menengah yang beroperasi di perairan laut di Asia Tenggara, baik di laut lepas maupun di laut teritorial. Biasanya mereka sudah terorganisasi (*organized piracy*) dan tidak sedang beroperasi menggunakan semacam “kapal induk” yang mereka miliki.
- c. *Major criminal hijack* atau yang sering dikenal fenomena “kapal siluman” (*Phantom Ship*). Mereka biasanya sudah berskala besar karena sangat terorganisir, memiliki tingkat kekerasan yang tinggi dan bahkan telah melibatkan jaringan organisasi kejahatan transnasional dengan anggota-anggotanya yang telah terlatih untuk menggunakan senjata api.

Sebenarnya hal yang membedakannya adalah hal terkait dengan kewenangan untuk menindak peristiwa tersebut, siapa yang bertanggung jawab, siapa yang berhak untuk menghukum bajak laut tersebut atau siapa yang mempunyai yurisdiksi terhadap *piracy* tersebut dan hukum mana yang berlaku padanya<sup>41</sup>.

*Piracy* seperti dalam definisi UNCLOS merupakan “*universal jurisdiction*”, artinya kapal perang atau kapal dinas pemerintah negara manapun berhak untuk “menangkap atau menahan” kapal awak dan muatan kapal bajak laut atau kapal yang dikuasai oleh bajak laut itu. Pengadilan negara tersebut juga berhak untuk memeriksa dan memutus perkara tersebut, dengan menetapkan hukuman yang akan dijatuhkan termasuk tindakan yang akan diambil terhadap kapal yang dibajak, tetapi dengan tetap melihat hak pihak ketiga yang beritikad baik (pasal 105-107 UNCLOS 1982). Sementara jika itu adalah *sea/armed robbery* (perompakan laut) maka negara yang berhak menindak adalah negara pantai dimana tindakan itu terjadi<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> *Ibid*, Hlm.171

<sup>42</sup> *Ibid*, Hlm. 172

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **E. Lokasi Penelitian**

Dalam penulisan skripsi, penulis mengambil lokasi penelitian di 2 (dua) kota antara lain:

1. Makassar :
  - Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
2. Jakarta :
  - Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (KEMENLU-RI);
  - Kementerian Hukum dan HAM Republik Indonesia.

#### **F. Jenis dan Sumber Data**

Adapun sumber data yang kelak menjadi sumber informasi yang digunakan oleh penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini adalah:

- 1) Data Primer, yakni data dan informasi diperoleh melalui media internet dan *interview*, baik secara langsung maupun secara tidak langsung melalui telepon dan *e-mail*.
- 2) Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui hasil studi kepustakaan dan hasil dari *browsing* di situs-situs yang berhubungan dengan masalah yang penulis angkat.

## **G. Teknik Pengumpulan Data**

Penulis mengumpulkan data-data melalui penggabungan data yang akan penulis berdasarkan metode *field research* (penelitian lapangan) untuk memperoleh data primer di mana penulis dapat memperoleh data-data melalui penelitian secara langsung di beberapa tempat lokasi penelitian penulis nanti dan *library research* (penelitian kepustakaan) untuk memperoleh data sekunder berupa buku-buku ilmiah, ketentuan-ketentuan internasional seperti konvensi internasional, majalah, surat kabar, serta bahan-bahan tertulis lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

## **H. Analisa Data**

Data yang diperoleh atau dikumpulkan dalam penelitian ini baik data primer maupun data sekunder merupakan data yang sifatnya *kualitatif* maka teknik analisis data yang digunakan adalah *analisis kualitatif*, dimana proses pengolahan datanya yakni setelah data tersebut terkumpul dan dianggap telah cukup, data tersebut diolah dan dianalisis secara *deduktif* yaitu dengan berlandaskan kepada dasar-dasar pengetahuan umum kemudian meneliti persoalan yang bersifat khusus. Dari adanya analisis inilah kemudian ditarik suatu kesimpulan.

## **BAB IV**

### **PEMBAHASAN**

#### **1. Pengaturan hukum laut internasional (KHL 1982) dalam penanganan pembajakan di laut lepas.**

Sudah merupakan ketentuan yang berasal dari hukum kebiasaan bahwa permukaan laut dibagi atas beberapa zona dan yang paling jauh dari pantai dinamakan laut lepas. Adapun prinsip yang berlaku di laut lepas adalah prinsip kebebasan. Hal ini Secara umum tertuang dalam pasal 87 konvensi, kebebasan di laut lepas berarti bahwa laut lepas dapat digunakan oleh negara manapun. Tetapi kebebasan tersebut harus mematuhi bermacam-macam ketentuan. Oleh karena itu, berdasarkan prinsip kebebasan, semua negara, apakah negara berpantai atau tidak, dapat mempergunakan laut lepas dengan syarat mematuhi ketentuan-ketentuan yang ditetapkan oleh konvensi atau ketentuan-ketentuan hukum internasional lainnya.<sup>43</sup> Menurut pasal 87 kebebasan-kebebasan tersebut antara lain:

- 1) Kebebasan berlayar
- 2) Kebebasan penerbangan
- 3) Kebebasan untuk memasang kabel dan pipa bawah laut, dengan mematuhi ketentuan-ketentuan Bab VI konvensi.

---

<sup>43</sup> Boer Mauna, *Op. Cit.* Hlm. 313

- 4) Kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi-instalasi lainnya yang diperbolehkan berdasarkan hukum internasional dengan tunduk pada Bab VI.
- 5) Kebebasan menangkap ikan dengan tunduk pada persyaratan yang tercantum dalam Sub. Bab II
- 6) Kebebasan riset ilmiah, dengan tunduk pada Bab VI dan XIII.

Kebebasan ini juga berarti bahwa tidak satupun negara yang dapat menundukkan kegiatan manapun di laut lepas di bawah kedaulatannya dan laut lepas hanya dapat digunakan untuk tujuan-tujuan damai sebagaimana yang ditetapkan oleh pasal-pasal 88 dan 89 konvensi. Sekarang ini pun penggunaan laut bebas untuk tujuan-tujuan khusus bersifat nasional seperti ujicoba nuklir sering menimbulkan permasalahan dengan keseluruhan kebebasan laut lepas yang telah diakui oleh masyarakat dunia.<sup>44</sup> Adapun berhubungan dengan kebebasan tersebut, laut lepas juga menjadi tempat terjadinya perompakan atau pembajakan laut yang sampai saat ini masih sering terjadi.

Permasalahan yang timbul di laut lepas, mendorong adanya pengawasan untuk menjamin kebebasan penggunaan laut lepas. Pengawasan ini dilakukan oleh kapal-kapal perang. Berhubungan dengan pembajakan yang sering terjadi di laut lepas, berdasarkan hukum kebiasaan, kapal-kapal perang semua negara mempunyai wewenang untuk memberantas bajak laut internasional. Wewenang yang diberikan

---

<sup>44</sup> *Ibid*, Hlm. 314

pada kapal-kapal perang ini sangat luas. Kapal-kapal perang 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 langsung mengambil tindakan-tindakan untuk menghukum para pembajak.<sup>45</sup>

Pengaturan mengenai pembajakan ini diatur secara terperinci dalam konvensi hukum laut 1982, pada pasal 101, 102, 103, 104, 105, 106, dan 107. Hal ini menandakan bahwa kejahatan pembajakan ini sangat berpengaruh terhadap perdamaian dunia internasional.

Pasal 101 :

- a. Setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah atau setiap tindakan memusnahkan, yang dilakukan 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 pengoprasian suatu kapal atau pesawat udara dengan

---

<sup>45</sup> *Ibid*, Hlm. 330

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) dan (b).

Pasal 102 :

Tindakan-tindakan perompakan sebagaimana ditentukan dalam pasal 101, yang dilakukan oleh suatu kapal perang, kapal, atau pesawat udara pemerintah yang awak kapalnya telah berontak dan telah mengambil alih pengendalian atas kapal atau pesawat udara itu disamakan dengan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh suatu kapal atau pesawat udara perompak.

Pasal 103 :

Suatu kapal atau pesawat udara dianggap suatu kapal atau pesawat udara perompak apabila ia dimaksudkan oleh orang yang mengendalikannya digunakan untuk tujuan melakukan salah satu tindakan yang dimaksudkan dalam pasal 101. Hal yang sama berlaku apabila kapal atau pesawat udara itu telah digunakan untuk melakukan setiap tindakan demikian, selama kapal atau pesawat udara itu berada di bawah pengendalian orang-orang yang bersalah melakukan tindakan itu.

Pasal 104 :

Suatu kapal atau pesawat udara dapat tetap memiliki kebangsaannya walaupun telah menjadi suatu kapal atau pesawat

udara perompak. Tetap dimilikinya atau kehilangan kebangsaan ditentukan oleh undang-undang negara yang telah memberikan kebangsaan itu.

Pasal 105 :

Di laut lepas, atau disetiap tempat lain di luar yurisdiksi negara manapun, setiap negara dapat menyita suatu kapal atau pesawat udara perompak atau suatu kapal atau pesawat udara yang telah diambil oleh perompak dan berada di bawah pengendalian perompak dan menangkap orang-orang dan menyita barang yang ada di kapal. Pengadilan negara yang telah melakukan tindakan penyitaan itu dapat menetapkan hukuman yang akan dikenakan, dan juga dapat menetapkan tindakan yang akan diambil berkenaan dengan kapal-kapal, pesawat udara, atau barang-barang, dengan tunduk pada hak-hak pihak ke tiga yang telah bertindak dengan itikad baik.

Pasal 106 :

Apabila penyitaan suatu kapal atau pesawat udara yang dicurigai melakukan perompakan dilakukan tanpa alasan yang cukup, maka negara yang telah melakukan penyitaan tersebut harus bertanggung jawab terhadap negara yang kebangsaannya dimiliki oleh kapal atau pesawat udara tersebut untuk setiap kerugian yang disebabkan oleh penyitaan tersebut.

Pasal 107 :

Suatu penyitaan karena perompakan hanya dapat dilakukan oleh kapal perang atau pesawat udara militer, atau kapal atau pesawat udara lain yang secara jelas diberi tanda dan dapat dikenal sebagai dalam dinas pemerintah dan yang diberi wewenang untuk melakukan hal demikian.<sup>46</sup>

Berdasarkan pasal-pasal yang diuraikan bahwa konvensi hukum laut laut 1982 telah mengatur secara jelas mengenai *piracy* (perompakan). Dalam hal penegakkan hukum terhadap *piracy* ini pun dikatakan bahwa semua negara berhak menangkap dan mengadili para perompak, tapi untuk masalah penangkapan terhadap para perompak ini hanya dapat dilakukan oleh kapal perang atau pesawat udara militer.

Berhubungan dengan pemberantasan pembajakan kapal di laut lepas selain adanya konvensi hukum laut tahun 1982, PBB dalam hal ini Dewan Keamanan PBB (DK PBB) telah mensahkan resolusi yang berhubungan dengan pemberantasan pembajakan kapal yang dilakukan oleh masyarakat Somalia. Resolusi DK PBB no. 1851 disahkan tahun 2008 yang dimana Resolusi ini memberikan kewenangan kepada negara-negara anggota untuk mengejar perompak bukan hanya di lepas pantai, tetapi juga masuk ke wilayah darat.

---

<sup>46</sup> Konvensi Hukum Laut 1982

## **2. Kewajiban hukum yang dilakukan oleh negara Indonesia dalam proses pembebasan kapal MV. Sinar Kudus.**

Situasi Somalia tdk pernah stabil sejak merdeka tahun 1960 dan kegagalan PBB (IGAD), Uni Emirate Arab dan Amerika Serikat mengatasi situasi Somalia berakibat tidak ada pemerintah efektif dan tanpa hukum (*law/ess*), pertentangan antar klan/suku, ditambah membelotnya militer Somalia menjadi pembajak.<sup>47</sup> Pembajakan mulai 1990an awalnya resistensi nelayan Somalia atas nelayan-nelayan asing yang mencuri ikan di perairan mereka tapi kemudian menjadi penyanderaan dengan tebusan uang jumlah besar (ratusan hingga jutaan dollar) yang diatur oleh mafia internasional dengan memanfaatkan orang dari Puntland.<sup>48</sup>

Menurut International Maritime Bureau (IMB) terjadi 173 perompakan dalam 3 bulan di tahun 2011, naik 2 kali lipat dari periode sama tahun lalu dimana di Somalia terjadi 117 pembajakan dengan 26 kapal dan 518 ABK yang disandera (28 April 2011). Teluk Aden dan perairan Somalia merupakan jalur kapal internasional menuju terusan suez karena lebih dekat dan efisien, dimana setiap hari 100 kapal dagang melewati perairan yang menghubungkan laut merah dengan laut arab dan samudera Hindia, 7 dari 10 perompakan dilakukan perompak Somalia di teluk Aden dan perairan Somalia termasuk Pulau Socotra, namun terjadi juga di wilayah yg jauh seperti di perairan Tanzania, Mozambik, dan bahkan di perairan lepas Oman. Segala jenis kapal mulai kapal membawa perlengkapan

---

<sup>47</sup> Sumber catalog Kemenlu. Dit. PWNI dan BHI, Juli 2011. Kasus perompakan Somalia

<sup>48</sup> *Ibid*

militer milik Ukraina, kapal tanker Arab Saudi, kapal kargo Yunani, kapal penangkap ikan Taiwan, hingga kapal tuna Malaysia telah dibajak. Dari ratusan kapal dibajak sejak tahun 2005, ada 18 kapal (termasuk Sinar Kudus) dengan 125 ABK WNI yang jadi korban penyanderaan, dimana 9 diantaranya adalah kapal penangkap ikan dengan 54 ABK WNI. Dari 125 ABK WNI yang disandera, 111 ABK WNI telah bebas per 9 Mei 2011 dan 14 ABK WNI masih disandera di 2 kapal berbeda yaitu MV Blida dan MT Gemini.<sup>49</sup>

Berdasarkan wawancara yang penulis lakukan dengan salah satu nara sumber di kantor Kementerian Luar Negeri, pembajakan kapal yang dilakukan oleh perompak somalia tidak sedikit yang selalu melibatkan ABK berkewarganegaraan Indonesia dan kebanyakan dari ABK ini bekerja di atas kapal asing. Dalam proses penyelesaian untuk kasus tersebut pihak Indonesia sebagai negara yang memiliki kewajiban untuk melindungi warganegaranya di luar negeri, melalui kementerian luar negeri melakukan koordinasi dengan pihak kedutaan besar ataupun konsulat jendral Indonesia yang ada di negara bendera kapal, tapi koordinasi ini tidak putus sampai di situ, pihak KBRI ataupun KJRI melakukan koordinasi dengan pemerintah negara pemilik kapal dan perusahaan pemilik kapal.

Namun berbeda dengan kasus pembajakan kapal MV. Sinar Kudus pada tanggal 16 Maret 2011, menurut nara sumber :

---

<sup>49</sup> *Ibid*

“ kasus pembajakan ini baru pertama kali di alami oleh negara Indonesia, karena melibatkan kapal Indonesia dan sebagian besar ABK yang ada di kapal tersebut semua berkebangsaan Indonesia. Pihak Indonesia sendiri melalui kantor kementerian luar negeri menerima kabar 2 jam setelah pembajakan itu terjadi bahwa Kapal Indonesia "MV Sinar Kudus" milik PT. Samudera Indonesia. Tbk dibajak di 320 mil timur laut Pulau Socotra perairan Somalia pukul 14.27 WIB ketika dalam perjalanan dari Pomalaa, Sulawesi Tenggara ke Rotterdam dengan membawa veronikel milik PT Aneka Tambang. Untuk itu pemerintah Indonesia melakukan beberapa hal yang dianggap perlu sebagai langkah awal dalam menangani kasus pembajakan tersebut yaitu :

- a. Setelah menerima kabar tersebut pihak kemenlu mengontak pihak perusahaan kapal untuk meminta informasi lengkap data diri dari para ABK yang menjadi sandera. Dari perolehan data tersebut maka pihak kemenlu berdasarkan perintah dari menteri luar negeri menghubungi keluarga.
- b. Pada tanggal 17 Maret 2011, pihak kemenlu dalam hal ini menlu mengadakan rapat bersama dengan pihak-pihak terkait yang dalam hal ini pihak Kemenkumham dan pihak Presiden untuk menentukan langkah apa yang diambil untuk menyelesaikan kasus ini.
- c. Dua hari setelah melakukan rapat pihak pemerintah indonesia mengirimkan dua batalyon angkatan bersenjata yang terdiri dari satu batalyon TNI AL dan satu batalyon TNI AD untuk membebaskan kapal MV. Sinar Kudus dan para awak kapal.

Tapi dalam proses pembebasan kapal dan para awak kapal ini pihak Indonesia mengalami sedikit hambatan, karena pada saat itu kapal MV. Sinar Kudus dan para awak kapal telah dibawa ke daerah teritorial Somalia yaitu Eyl di utara Somalia, Eyl merupakan sebuah dermaga dekat puntland yang menjadi tempat kapal sanderaan dan tempat berlindung bagi para perompak. Oleh karena itu pihak Indonesia masih melakukan banyak koordinasi dengan KBRI di Nairobi dan koordinasi dengan pihak International Maritime Bureau (IMB) selama menunggu kapal MV. Sinar Kudus di bawa keluar sampai berada di laut lepas guna mempermudah proses pembebasan.”

Melihat dari apa yang dilakukan oleh pihak Indonesia dalam melakukan langkah awal untuk menangani kasus pembajakan tersebut ternyata sangat bertolak belakang dengan apa yang menjadi pemberitaan di media. Dapat dikatakan bahwa Indonesia sebagai sebuah negara yang memiliki tanggung jawab penuh terhadap perlindungan warga negaranya

telah melakukan apa yang patut dilakukan. Tindakan Indonesia dalam mengirimkan pasukan pertahanan dalam proses pembebasan kapal MV. Sinar Kudus dan awak kapal ini pun ternyata telah banyak dilakukan oleh banyak negara yang kapal-kapalnya pernah dibajak oleh perompak somalia.

Hal lain dalam proses pembebasan kapal MV. Sinar Kudus dan para awak kapal ini pun tak lepas dari pengaruh penting pihak perusahaan kapal yaitu PT. Samudera Indonesia, Tbk yang dimana melakukan negosiasi dengan pihak pembajak setelah menerima telepon dari kapten kapal MV. Sinar Kudus. Negosiasi ini dilakukan oleh pihak perusahaan dengan melakukan koordinasi awal dengan pihak kemenlu, dari negosiasi inilah maka tercapai sebuah kesepakatan antara pihak pembajak dengan perusahaan untuk pembebasan kapal MV. Sinar Kudus dan awak kapal dengan permintaan uang tebusan sebesar US\$ 3,5 juta.<sup>50</sup> Permintaan uang tebusan ini pun telah menjadi hal yang biasa dilakukan oleh pihak pembajak somalia dalam melakukan pembajakan kapa

Melihat dari pengiriman pasukan bersenjata ini Indonesia tidak melanggar KHL 1982, malah dapat dikatakan Indonesia telah bersikap sesuai dengan yang diatur dalam KHL 1982, karena dalam konvensi telah menyatakan dengan jelas bahwa setiap negara berhak mengadili pelaku pembajakan dan hal itu hanya dapat dilakukan oleh kapal atau pesawat udara militer, terlebih lagi pembajakan adalah sebuah tindak pidana

---

<sup>50</sup> Apriadi Tamburaka, *Op, Cit.* hlm. 127

internasional atau dalam kata lain merupakan *Hostis Humanis Generis* (musuh bersama umat manusia) dan dipandang sebagai kejahatan *jure gentium* sehingga yang berlaku adalah yurisdiksi *Universal*.

Dengan demikian tidak ada satu perbuatan melanggar hukum yang tidak dihukum, walaupun kejahatan itu dilakukan di luar dari wilayah kedaulatan ataupun di wilayah yang tidak berlaku kedaulatan mana pun seperti di laut lepas dan di luar angkasa. Namun demikian di kedua wilayah itu setiap negara berhak melakukan penangkapan terhadap kejahatan yang terjadi di kedua wilayah tersebut, karena terhadapnya masih berlaku asas " *Aut Punire aut dedare*", yaitu pelaku dihukum oleh dinegara dimana mereka ditangkap atau di ekstradisikan ke negara yang memiliki kewenangan untuk melakukan yurisdiksi.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Kesimpulan yang dapat ditarik dari kedua pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah :

1. Pengaturan pembajakan kapal asing yang di atur dalam konvensi hukum laut 1982, sudah sangat jelas melihat banyaknya kejahatan yang terjadi di laut. Tapi untuk melihat lebih jauh lagi tentang kasus pembajakan kapal yang sering dilakukan bajak laut Somalia ini yang makin marak terjadi tanpa ada penyelesaian yang jelas, hal ini dikarenakan oleh fakumnya penegakkan hukum pemerintah Somalia, sehingga sikap yang tegas untuk mengurangi bajak laut somalia ini pun belum ada. Adapun faktor lain yaitu masih banyaknya negara yang kurang peduli akan bahaya ancaman pembajakan yang dilakukan oleh bajak laut Somalia, hingga pada akhirnya nanti pada saat salah satu kapal berkebangsaannya dibajak baru pemerintah negaranya peduli.
2. Pembajakan yang menimpa kapal MV. Sinar Kudus ini bukan kasus pertama pembajakan kapal yang melibatkan warga negara Indonesia. Malah sebenarnya telah banyak kasus pembajakan kapal yang melibatkan warga negara Indonesia, namun itu pada saat mereka berada dikapal asing dan untuk pembajakan kapal Indonesia sendiri ini baru pertama kali dialami oleh Indonesia. Oleh karena itu melihat dari

upaya yang dilakukan oleh pihak Indonesia sebenarnya sudah terlihat bentuk tanggung jawab negara dalam melindungi warga negaranya. Tapi dalam proses pencapaian itu Indonesia masih lamban, Indonesia belum memiliki banyak pengalaman dan kurang belajar dari kasus-kasus yang pernah terjadi sebelumnya baik yang menimpa negara lain maupun warga negara Indonesia yang berada di kapal asing.

## **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang penulis paparkan di atas maka merujuk dari pada itu penulis menuliskan beberapa saran :

1. Indonesia sebagai negara yang memiliki tanggung jawab terhadap warga negara, maka Indonesia harus lebih aktif lagi dalam memberikan sosialisasi terhadap para warga negara Indonesia khususnya yangt bekerja di kapal asing maupun kapal berkebangsaan eropa tentang kewaspadaan terhadap pembajakan kapal yang semakin marak terjadi.
2. Indonesia merujuk dari kasus MV. Sinar kudus ini lebih mengupayakan patroli laut di selat malaka yang menjadi salah satu tempat bajak laut beroperasi, atau lebih baik lagi bila Indonesia bisa ikut ambil andil dalam melakukan patroli di laut Internasional melihat banyak WNI yang menjadi ABK di kapal asing maupun kapal berkebangsaan Indonesia sendiri.

## DAFTAR PUSTAKA

- Boer Mauna, 2005. *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika*, Bandung: P.T. Alumni.
- Starke J.G, 2001. *Pengantar Hukum Internasional*, Edisi Kesepuluh, Jakarta: Sinar Grafika.
- Mochtar Kusumaatmadja, 1986. *Hukum Laut Internasional*, Bandung: Binacipta.
- I Wayan Pardrthiana, 2003. *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung: Mandar Maju.
- Hiariej Eddy O.S, 2003. *Pengantar Hukum Pidana Internasional*, Jakarta: Erlangga.
- Adriano Melda Kamil, 2007. *Hukum Internasional Hukum Yang Hidup*, Jakarta : Diadit Media.
- Adolf Huala, 2002. *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Jakarta: P.T. Raja Grafindo Persada.
- Romli Atasasmita, 2000. *Pengantar Hukum Pidana Internasional*, Bandung: Grafika Aditama.
- Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, 2006. *Hukum Internasional Kontemporer*, Bandung : PT Refika Aditama.
- F. Sugeng Istanto, 1998. *Hukum Internasional*, Yogyakarta : Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- H. R. Abdussalam, 2006. *Hukum Pidana Internasional*, Jakarta : Restu Agung.
- Apriadi Tamburaka, 2011. *47 Hari Dalam Sandera Perompak Somalia* Yogyakarta: Cakrawala.

### **Konvensi :**

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut 1982

### **Sumber Lain :**

Tanggung Jawab Negara Dalam Hukum Internasional,  
(<http://rheinaldyy2likesrin.wordpress.com/2010/08/27/tanggung-jawab-negara-dalam-hukum-internasional/>), diakses tanggal 29 Mei 2011, 23:15 WITA

Kisah-kisah dan Sejarah Bajak Laut, di akses dari,  
(<http://terselubung.blogspot.com/2009/08/kisah-kisah-sejarah-bajak-laut.html>) diakses 7 Mei 2011, 20:10 WITA

Perompakan, (<http://id.wikipedia.org/wiki/pembajakan-laut>).

Pengertian Negara,  
(<http://belajarkukumindonesia.blogspot.com/2010/03/pengertian-negara.html>), Diakses pada 16 April 2011 16.47 Wita

Pengertian Kapal, ([http://www.reindo.co.id/reinfokus/edisi32/general\\_cargo.html](http://www.reindo.co.id/reinfokus/edisi32/general_cargo.html)) diakses

Pengenalan Aspek Fisik Dari Kapal,  
([http://www.reindo.co.id/reinfokus/edisi32/general\\_cargo.html](http://www.reindo.co.id/reinfokus/edisi32/general_cargo.html)), diakses tanggal 7 Mei 2011, 19:37 WITA

Hukum Laut Internasiona, (<http://bennysetianto.blogspot.com/2006/05/hukum-laut-internasional.html>), diakses tanggal 29 Mei 2011, 23:12 WITA

Tujuan dan Fungsi Negara  
(<http://www.indonew.co.id/news/2008/09/fungsi-dantujuan-negara.html>), diakses tanggal 21 mei 2011, 20.19 WITA

Perdagangan regional dalam kerangka WTO,  
(<http://www.marketinfo.com/home/content/view/19012/4>), diakses 19 Juni 2011, 16.27 WITA