

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan skripsi ini, data yang diperoleh berdasarkan pengalaman serta kejadian selama melakukan praktek laut dan untuk mendukung pembahasan masalah yang dihadapi, penulis melakukan tinjauan kepustakaan terutama pada literatur yang berkaitan dengan masalah yang diangkat dengan kenyataan yang terjadi di lapangan yang kemudian akan dijadikan bahan acuan untuk mencari tindakan dalam penyelesaian masalah yang ada. Agar tidak terjadi masalah dalam menginterpretasikan istilah yang penulis gunakan dalam penulisan skripsi ini, maka penulis menjelaskan tentang istilah-istilah tersebut, antara lain :

##### 1. Perompakan di atas kapal

Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, perompakan adalah penyerangan terhadap sebuah kapal yang dilakukan dengan kekerasan, penahanan orang, perampasan, dan perusakan terhadap barang yang berada di dalam kapal.

Dalam hukum positif internasional, definisi atau batasan pengertian perompakan di laut, telah ditentukan berdasarkan perumusan dalam pasal 101 UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982, sebagai berikut :

Perompakan di laut terdiri dari salah satu di antara tindakan berikut:

a. Setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah, atau setiap tindakan memusnahkan yang dilakukan untuk kepentingan 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.

ii) Terhadap suatu kapal, pesawat udara, orang atau barang di suatu tempat di luar yuridiksi 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 (1) atau (2).

Berdasarkan definisi tersebut, segala tindakan kekerasan, penahanan atau segala tindakan pemusnahan terhadap sebuah kapal atau pesawat atau terhadap orang atau barang yang berada di sebuah kapal atau pesawat, maka hal tersebut merupakan tindakan perompakan (pembajakan) di laut berdasarkan UNCLOS 1982. Namun tindakan tersebut harus memenuhi 3 syarat, yaitu :

- i) Dilakukan oleh awak atau penumpang pesawat pribadi lainnya (syarat adanya dua buah kapal atau *two vessel requirement*).

Dalam syarat pertama, disebutkan bahwa dibutuhkan dua buah kapal untuk masuk ke dalam lingkup pengertian pembajakan di laut menurut UNCLOS 1982. Apabila terdapat situasi dimana hanya melibatkan satu kapal, maka peristiwa tersebut bukanlah termasuk sebagai peristiwa pembajakan di laut berdasarkan pasal ini, sehingga *yurisdiksi* kapal asing untuk melakukan tindakan pencegahan berdasarkan *yurisdiksi* universal tidak dapat diberlakukan, melainkan harus diselesaikan berdasarkan *yurisdiksi* dari bendera kapal yang bersangkutan.

- ii) Tindakannya dilakukan untuk tujuan pribadi (*private ends*)

Agar dapat disebut sebagai pembajakan di laut berdasarkan pasal 101 UNCLOS 1982, maka tindakan pembajakan (perompakan) harus dilakukan untuk tujuan pribadi. Tidak ada definisi mengenai tujuan pribadi dalam *Convention on the High Seas* 1958 maupun UNCLOS 1982.

iii) Tindakan tersebut terjadi di laut lepas, termasuk Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Tindakan pembajakan di laut (perompakan), harus dilakukan pada wilayah laut lepas. Laut lepas tidak diletakkan dalam kedaulatan, dikuasai oleh suatu negara manapun. Laut lepas merupakan semua bagian dari laut yang tidak termasuk wilayah laut territorial atau wilayah perairan internal suatu negara. Dalam pasal 86 UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa laut lepas adalah semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam ZEE, dalam laut territorial, atau dalam perairan pedalaman suatu negara atau dalam perairan kepulauan suatu negara kepulauan.

Dengan berkembangnya konsep ZEE dalam ketentuan hukum laut, maka dalam pasal 58 ayat (2) UNCLOS 1982 ditentukan bahwa: "Pasal 88 sampai 115 dan ketentuan hukum internasional lain yang berlaku diterapkan bagi zona ekonomi eksklusif sepanjang tidak bertentangan dengan bab ini." Dari pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa ketentuan pembajakan di laut (perompakan) juga berlaku dalam ZEE selama tidak bertentangan dengan peraturan mengenai ZEE.

Kapal yang telah digunakan untuk kegiatan pembajakan di laut atau dimaksudkan untuk melakukan kegiatan pembajakan di laut dianggap sebagai kapal perompak selama dikuasai oleh pihak-pihak yang telah melakukan kegiatan tersebut.

Kewajiban untuk bekerjasama dalam menekan pembajakan di laut sebagaimana sesuai dalam ketentuan pasal 100 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa: “Semua negara harus bekerjasama sepenuhnya dalam menekan tindak penindasan pembajakan di laut lepas di tempat lain manapun ataupun di luar *yurisdiksi* suatu Negara.” Ketentuan tersebut mewajibkan semua negara untuk bekerjasama dalam menekan pembajakan di laut lepas yang berdekatan dengan pantai negaranya maupun di wilayah lain yang terlepas dari *yurisdiksi* wilayah negara lain.

Salah satu upaya untuk menekan pembajakan tersebut adalah dengan mewajibkan semua negara untuk mengatur kriminalisasi pembajakan di laut melalui legislasi nasional setiap negara yang kemudian implementasi dari pasal tersebut adalah setiap Negara di dunia harus memiliki peraturan mengenai pembajakan di laut lepas dalam peraturan perundangan.

## 2. Keselamatan Pelayaran

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 menyebutkan bahwa keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan

di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Oleh sebab itu maka sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan sebagai dasar dan tolak ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut adalah *International Maritime Organization (IMO)* yang bernaung di bawah PBB. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal, antara lain *human error*, cuaca buruk ataupun karena terjadinya perompakan di atas kapal. Dengan demikian penyebab kecelakaan di atas kapal yang mengakibatkan tidak terciptanya keselamatan pelayaran tidak disebutkan secara pasti, melainkan perlu diperlukan kajian.

Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional, diatur dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- a. *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* sebagaimana yang telah disempurnakan. Aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

i) Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, detector api, dan pemadam kebakaran)

ii) Komunikasi radio dan keselamatan navigasi

iii) Perangkat penolong, seperti pelampung dan *life jacket*

iv) Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan

*International Safety Management (ISM) Code* dan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*.

b. *International Convention on Standard of Training Certificate and Watchkeeping for Seafarer* tahun 1978 dan terakhir dirubah pada tahun 1995.

c. *International Convention on Maritime Search and Rescue* 1979.

d. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)* dalam jilid 3.

### 3. *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*

*ISPS Code* adalah kode keamanan internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, merupakan aturan menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal

dan fasilitas pelabuhan. Aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.

Penyusunan *ISPS Code* dimulai sejak tahun 2001, dalam hal ini oleh *Maritime Safety Committee* (MSC) bekerjasama dengan *Maritime Security Working Group* (MSWG). Kedua badan tersebut dalam suatu sidang majelis pada November tahun 2001, mengadopsi resolusi A.924 (22). Isi dari resolusi tersebut adalah melakukan tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, khususnya terhadap penumpang kapal dan awak kapal, serta keselamatan kapal pada umumnya.

*ISPS Code* diimplementasikan melalui Bab XI-2 mengenai langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut (SOLAS). Kode ini memiliki 2 bagian, yang satu wajib, dan yang satu saran/petunjuk.

Pada dasarnya kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

Pembagian tingkat keamanan sesuai dengan yang dimaksud dalam ISPS Code dibagi menjadi 3, yaitu :

- a. *Security Level 1* : berarti normal, tingkat dimana kapal atau fasilitas pelabuhan biasanya beroperasi. Tingkat keamanan 1 berarti langkah-langkah perlindungan keamanan minimum yang sesuai harus dipelihara setiap saat.
- b. *Security Level 2* : berarti meningkat, tingkat keamanan 2 diterapkan selama ada peningkatan resiko terjadinya insiden keamanan. Tingkat keamanan 2 berarti tingkat dimana langkah-langkah perlindungan keamanan tambahan yang sesuai harus dipertahankan untuk jangka waktu sebagai akibat dari peningkatan resiko keamanan.
- c. *Security Level 3* : berarti luar biasa, penerapan tingkat keamanan untuk periode waktu ketika ada resiko yang mungkin atau segera terjadinya insiden keamanan. Tingkat keamanan 3 berarti tingkat dimana langkah-langkah perlindungan keamanan yang lebih spesifik harus

dipertahankan untuk jangka waktu yang terbatas ketika insiden keamanan yang mungkin atau segera terjadi, meskipun tidak mungkin untuk mengidentifikasi target secara spesifik.

Tingkat keamanan 3 harus ditetapkan hanya selama ancaman keamanan diidentifikasi atau terjadinya insiden keamanan yang sebenarnya. Sementara tingkat keamanan dapat berubah dari tingkat keamanan 1 melalui melalui tingkat keamanan 2 sampai tingkat keamanan 3, juga mungkin bahwa tingkat keamanan akan berubah langsung dari tingkat keamanan 1 langsung ke tingkat keamanan 3.

Serangkaian peraturan keamanan maritim yang baru akan memiliki dampak besar bagi fasilitas pelabuhan dan operator kapal yang belum menerapkan di atas kapal, dengan adanya peningkatan ancaman pada keamanan maritim. Mereka akan perlu mengejar ketinggalan, sesuai dengan aturan dan pedoman dalam *ISPS Code*. Bagi pemerintah dan operator kapal yang telah menerapkan peningkatan peraturan keamanan, *ISPS Code* meresmikan dan menstandarisasi langkah-langkah keamanan secara global. Intinya adalah bahwa ada ancaman yang sangat nyata. Seluruh ide dari *ISPS Code* adalah untuk mengurangi kerentanan dari industri untuk menyerang, sehingga melawan ancaman dan mengurangi resiko.

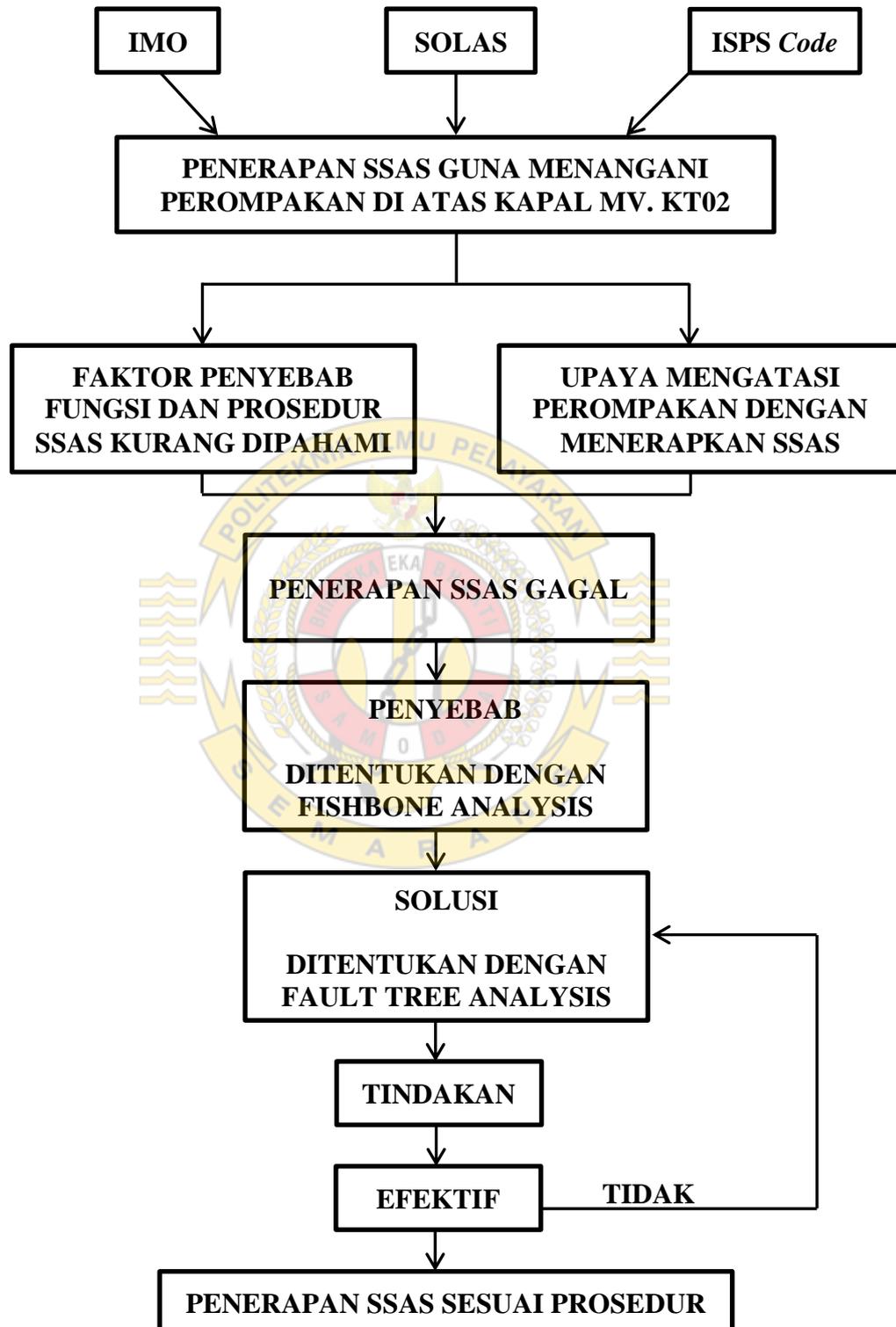
#### 4. *Ship Security Alert System (SSAS)*

SSAS adalah salah satu langkah pengamanan untuk memperkuat keamanan kapal dan menundukkan tindakan pembajakan dan atau terorisme terhadap pengiriman. Diakui secara luas sebagai bagian dari *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, *Ship Security Alert System (SSAS)* melengkapi upaya *International Maritime Organization (IMO)* untuk meningkatkan keamanan maritim.

Peraturan 6 Bab XI-2 SOLAS mewajibkan kapal-kapal untuk disediakan SSAS. Pemerintah menerapkan langkah-langkah untuk menerima dan bertindak berdasarkan sinyal SSAS. Pemberitahuan ini telah diperbarui berdasarkan pengalaman yang didapat sejak pengenalan SSAS dan untuk mencerminkan bahwa semua kapal harus tunduk pada SOLAS XI-2/6.

Kapal pelayaran internasional yang diwajibkan untuk dilengkapi dengan SSAS adalah sebagai berikut :

- a. Kapal penumpang dan kapal penumpang berkecepatan tinggi.
- b. Kapal curah, kapal tanker, kapal gas, dan kapal kargo berkecepatan tinggi dengan tonnase 500 ke atas.
- c. Kapal kargo lainnya dengan tonnase kotor 500 ke atas.

**B. Kerangka Pikir Penelitian**

### C. Definisi Operasional

Untuk memudahkan pembahasan skripsi dengan judul yang dimaksud di atas maka disusunlah pengertian-pengertian dan istilah-istilah yang terdapat dalam pembahasan skripsi pada tiap-tiap bab diantaranya sebagai berikut :

1. Perompakan di atas kapal adalah setiap tindakan kekerasan, penahanan yang tidak sah, atau pemusnahan oleh awak kapal atau penumpang kapal yang dilakukan di laut lepas terhadap kapal atau orang atau barang yang ada di atas kapal.
2. Keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
3. *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) adalah perjanjian internasional yang dihasilkan dari Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang hukum laut.
4. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) adalah sebuah zona yang lebarnya tidak lebih dari 200 mil laut dari garis pangkal yang sudah ditetapkan.
5. Laut lepas adalah semua bagian laut yang tidak termasuk dalam ZEE, dalam laut territorial atau dalam perairan pedalaman suatu negara, atau dalam perairan kepulauan suatu negara kepulauan.
6. Laut territorial adalah laut yang berada di luar garis pangkal yang tidak melebihi dari 12 mil laut.

7. Yurisdiksi adalah kewenangan suatu negara untuk mengatur, menerapkan, dan memaksakan hukum nasionalnya terhadap segala sesuatu yang ada atau terjadi dalam batas-batas territorialnya, tidak mutlak tetapi dibatasi oleh hukum internasional.
8. *International Maritime Organization* (IMO) adalah organisasi internasional antar negara-negara di dunia yang bergerak di bidang maritim.
9. *Safety of Life at Sea* (SOLAS) adalah peraturan internasional yang mengatur tentang keselamatan maritim.
10. *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) Code adalah kode keamanan internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, merupakan aturan menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.
11. *Ship Security Alert System* (SSAS) adalah bagian dari ISPS Code dan sistem yang menyumbangkan usaha IMO untuk memperkuat keamanan maritim dari tindakan terorisme/pembajakan di atas kapal.

