

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

*Malacca Strait Sea Patrols* merupakan koordinasi gabungan patroli angkatan laut dalam menanggulangi perompakan di Selat Malaka. Selat Malaka secara geografis merupakan wilayah yang sebagian besar terbentang antara Indonesia, Malaysia, Singapura dan membentang sepanjang 500 mil laut yang berada diantara semenanjung Malaya dan Pulau Sumatra. Wilayah Selat Malaka memanjang antara Laut Andaman di barat laut dan Selat Singapura di tenggara sejauh kurang lebih 520 mil laut dengan lebar bervariasi antara 11-200 mil laut. Lebar jalur masuk di sebelah utara sekitar 220 mil laut yang berujung di sebelah selatan dimana merupakan wilayah tersempit yaitu sekitar 8 mil laut, sedangkan Selat Singapura terapat antara Indonesia dan Singapura, terbentang menurut arah barat-timur sejauh 30 mil laut dengan lebar kurang lebih sekitar 10 mil laut. Daerah yang tersempit dari jalur ini disebut *Philips Chanel* yang berada di Selat Singapura, yaitu hanya mempunyai lebar 1,5 mil laut.

Selat Malaka memiliki nilai strategis dari segi ekonomi, selat ini merupakan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia, dimana sama pentingnya dengan Terusan Suez dan Terusan Panama. Selat Melaka merupakan jalur pelayaran yang membentuk terusan antara Lautan Hindi dan Lautan Pasifik, serta menghubungkan Negara-negara yang menjadi tiga besar dalam jumlah penduduk terbanyak di dunia, yaitu India, Indonesia dan China. Selain memiliki nilai strategis dari sisi ekonomi,

Selat Malaka juga termasuk selat terpanjang di dunia yang digunakan untuk navigasi internasional. Hampir 30% perdagangan dunia dan 80% impor minyak ke Jepang, Korea Selatan dan Taiwan transit melalui Selat Malaka, yang mewakili sekitar 11 Mb/d pada tahun 2003. Sebagai jalur utama antara Samudera Pasifik dan Hindia, sehingga Selat Malaka menyebabkan kemacetan yang tak terhindarkan, dengan Selat Sunda (Indonesia) menjadi alternatif terdekat<sup>1</sup>.

Letak Selat Malaka yang memiliki nilai strategis inilah yang membuat selat ini rawan akan ancaman kejahatan maritim yang tidak hanya berfokus pada hal-hal yang bersifat militeristik, tetapi berkembang mengarah pada berbagai aspek seperti perlindungan lingkungan, hak asasi manusia, perluasan perdagangan dan investasi, pemberantasan kejahatan internasional, atau perdagangan barang terlarang, maka strategi pertahanan dan keamanan daerah ini memerlukan suatu perhatian khusus terutama dari *Littorial* Indonesia, Malaysia, dan Singapura dengan mengadakan kerjasama untuk mengatasi ancaman kejahatan di Selat Malaka. Selat Malaka yang berada di bawah kedaulatan tiga Negara di Asia yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura sangat rentan akan berbagai aksi kejahatan seperti yang disebutkan diatas. Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang merupakan *littoral states* atau dalam istilah lain dari Negara pantai yaitu negara-negara yang memiliki suatu kawasan yang sama, dan bertanggung jawab penuh terhadap segala hal yang terjadi di kawasan tersebut.

---

<sup>1</sup> Jean-Paul Rodrigue, *Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostategy of Petroleum Distribution*, Hempstead , New York , Hofstra University, 2004 , hal. 369

Letak geografis Selat Malaka menjadikannya sasaran empuk akan praktik perompakan dan aksi kejahatan laut. Di era modern sekarang Selat Malaka merupakan jalur antara Eropa, Kanal Suez, dan Negara-negara penghasil minyak di Teluk Persia serta pelabuhan-pelabuhan di Asia Timur tersibuk. Selat malaka sudah sejak lama menjadi jalur penting yang menghubungkan China dan India. Terdapat ribuan pulau kecil di sekitar Selat Malaka dan menjadi muara banyak sungai. Dari dua hal tersebut menjadikan faktor ideal bagi para perompak untuk bersembunyi dan menghindari penangkapan di wilayah Selat Malaka. Ancaman kejahatan yang biasa terjadi di Selat Malaka berupa pembajakan kapal, penculikan awak kapal, perampokan kapal, penyelundupan senjata, perdagangan manusia dan ada juga kemungkinan serangan teroris yang bertujuan melumpuhkan arus perdagangan internasional dan berniat menghancurkan fasilitas perhubungan laut perairan di Selat Malaka.

Negara-negara di dunia saling melakukan interaksi yang membentuk suatu komunitas bersama dunia, terlebih pada era global dan kemajuan teknologi saat ini. Komunitas bersama dunia dapat disebut dengan masyarakat internasional. Masyarakat internasional ditunjukkan dengan adanya hubungan yang tetap dan terus menerus antara anggota masyarakat internasional, hubungan tersebut timbul karena adanya kepentingan antar anggota masyarakat internasional<sup>2</sup>. Hubungan internasional timbul karena adanya faktor saling membutuhkan antar negara dalam berbagai

---

<sup>2</sup> Mochtar Kusumaatmadja dan Eddy R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung , PT. Alumni, 2015, hal 12

kepentingan, misalnya kepentingan politik, ekonomi, budaya, ilmu pengetahuan, sosial dan masih banyak lagi kepentingan-kepentingan dalam masyarakat internasional yang dapat dijadikan dasar atau menimbulkan hubungan antar Negara<sup>3</sup>. Sebagai buktinya adanya interaksi antar masyarakat internasional yaitu terciptanya Perserikatan Bangsa-Bangsa (*United Nation*) yang dijadikan sebagai wadah masyarakat internasional untuk mencapai kepentingan bersama.

Peradapan masyarakat internasional yang modern, dinamis, kompleks sudah tidak asing lagi dengan tindakan kejahatan yang terjadi di tengah-tengah mereka. E.Durkheim, seorang pakar sosiologi menyatakan kejahatan bukan saja normal, dalam arti tidak ada masyarakat tanpa kejahatan<sup>4</sup>. Terlebih lagi apabila ruang lingkup masyarakat yang dimaksud semakin luas sehingga menimbulkan peluang terjadinya kejahatan semakin besar.

Ruang lingkup masyarakat internasional sangat luas sehingga memiliki banyak peluang akan terjadinya *Transnational Crime*. Kejahatan Transnasional yang dilakukan dalam cakupan atau berdampak pada skala wilayah domestik, regional, maupun global, dengan melewati batas-batas Negara yang secara langsung ataupun tidak, menjadi tanggung jawab bersama masyarakat internasional.

---

<sup>3</sup> Levina yustitianiingtyas, *Masyarakat Dan Hukum Internasional (Tinjauan Yuridis Terhadap Perubahan-Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Internasional)*, Volume XX No. 2 Tahun 2015 Edisi Mei, hal 90

<sup>4</sup> Prof.Dr.I.S.Susanto,SH, *Kriminologi*, Yogyakarta ,Genta Publishing, 2011, hal 24

Kejahatan transnasional tentunya berkaitan dengan batas wilayah Negara yang satu dengan Negara yang lain, sehingga berdampak buruk bagi poros perekonomian dunia, yang sebagian besar dijalankan melalui kerjasama oleh masing-masing Negara, dengan melakukan perdagangan yang dimiliki masing-masing Negara. Sebagai contoh betapa pentingnya kegiatan perdagangan, sejarah mencatatkan salah satu kegiatan perdagangan yang sangat ramai dilakukan sekitar abad ke 2000 melalui jalur darat, yaitu Jalur Sutra yang merupakan jalur penting untuk perdagangan Tiongkok dengan Asia Tengah, Asia Selatan, Asia Barat Serta Eropa dan Afrika. Jalur Sutra yang lazim disebut orang adalah jalur darat dari ibukota Dinasti Tang Tiongkok di timur ke Roma, ibukota Italia di barat. Jalur itu dibuka oleh seorang jenderal bernama Zhang Qian Dinasti Han. Kedua jalur Jalan Sutra itu disebut sebagai “Jalan Sutra Darat”. Menelusuri salah satu Jalan Surat itu, dapat melewati Afganistan, Uzbekistan, Iran dan sampai Aleksandar Mesir, kalau mengambil jalan sutra lainnya bisa via Pakistan, Kabul Afganistan, tiba di Teluk Persia<sup>5</sup>.

Kegiatan perdagangan tidak hanya dilakukan melalui jalur darat, akan tetapi juga melalui jalur laut. Terlebih lagi di era globalisasi ini, perkembangan perdagangan internasional melalui jalur laut sangat berkembang pesat yang banyak dipengaruhi oleh teknologi canggih masa kini, jenis-jenis kapal kargo, tanker hingga kapal *floating production* yang mampu membawa barang-barang hingga minyak dan gas dalam jumlah besar. Dalam pelayaran dunia Selat Malaka merupakan *life line*

---

<sup>5</sup> *Nampak Tilas Jalur Sutra*, <https://peradabankuno.wordpress.com/napak-tilas/jalur-sutra/>, diakses hari selasa, 26 September 2017, pukul 19.00 wib

yang menopang perekonomian Negara Indonesia, Jepang, Korea Selatan dan China. Sejumlah 80% dari pasokan minyak di Jepang dan China diangkut melalui jalur Selat Malaka<sup>6</sup>.

Dari banyak kejahatan transnasional yang terjadi, pembajakan di laut menjadi fokus penting untuk diperhatikan, karena aksi-aksi pembajakan ini berimplikasi pada kredibilitas Negara *littorial* serta penghambat jalannya perekonomian suatu Negara bahkan dunia. Adapun *United Nation* mengidentifikasi setidaknya terdapat delapan belas kategori kejahatan transnasional yang tercantum dalam *United Nations Convention on Transnational Organized Crime-UNTOC* pada tahun 2000 antara lain, yaitu pencucian uang (*money laundering*), terorisme (*terrorism*), pencurian benda-benda seni dan budaya (*theft of art and cultural objects*), pencurian kekayaan intelektual (*theft of intellectual property*), perdagangan gelap senjata (*illicit arms trafficking*), pembajakan di laut (*sea piracy*), pembajakan di darat (*hijacking on land*), penipuan asuransi (*insurance fraud*), *Cyber crime or computer crime*, pembajakan udara (*aircraft hijacking*), perdagangan manusia (*trafficking in persons*), perdagan organ tubuh manusia (*trade in human body parts*), perdagangan obat-obatan/narkoba terlarang (*illicit drug trafficking*), penipuan terhadap kebangkrutan (*fraudulent bankruptcy*), infiltrasi terhadap kegiatan bisnis legal (*infiltration of legal business*), korupsi (*corruption*), penyuaapan pejabat public (*bribery of public or party officials*),

---

<sup>6</sup> Michael Richardson, P. Mukundan, *Political and Security Outlook 2004: Maritime Terrorism and Piracy, Trends in Southeast Asia Series: 3*, 2004

dan pelanggaran yang dilakukan penjahat terorganisir (*organized transnational crime*)<sup>7</sup>.

Perekonomian yang menjadi salah satu bidang vital suatu negara, apabila dalam bidang ekonomi suatu negara diperkuat maka bidang-bidang lainnya sebagai penunjang kekokohan negara akan ikut menguat, sehingga sudah jelas jika pembajakan di laut juga dapat dikatakan sebagai isu keamanan internasional yang apabila tidak ditanggulangi dengan baik juga akan menjadi penghambat pembangunan bagi masyarakat internasional.

Arus pelayaran niaga dunia tidak terlepas dari kendala-kendala tindakan pembajakan di laut (*sea piracy*). Bajak laut telah ada sejak zaman kuno, mereka mengancam rute perdagangan Yunani kuno, dan menyita karangan gandum dan minyak zaitun dari kapal Romawi, hingga pada masa 'Golden Age' bajak laut pada tahun 1650 sampai 1720 dan berakhir pada abad ke 18<sup>8</sup>.

Pembajakan kapal dilakukan oleh para bajak laut juga semakin mengikuti perkembangan teknologi. Mereka melengkapi diri dengan persenjataan yang lengkap dan memadai. Menurut IMB, selama 2015 terjadi 246 kasus serangan terhadap kapal laut di seluruh dunia, satu kasus lebih banyak dari 2014, tapi perompak hanya

---

<sup>7</sup> John Broome, *Transnational Crime in The Twenty-First Century*, disampaikan dalam *the Transnational Crime Conference*, penyelenggara *Australian Institute of Criminology* bekerjasama dengan *Australian Federal Police Force* dan *Australia Customs Service*, Canberra, Maret 2000, pp. 3.

<sup>8</sup> *Royal Museum Greenwich*, <http://www.rmg.co.uk/Discover/explore/golden-age-piracy>, diakses hari selasa, 26 september 2017, pukul 19.30 wib

berhasil membajak 15 kapal dan menyandera seluruhnya 271 awak kapal. Jumlah ini lebih sedikit dari kasus 2014, yaitu 21 pembajakan kapal dengan 442 sandera<sup>9</sup>.

Pembajakan kapal sangat merugikan pelayaran niaga dunia, dalam Hukum Laut Internasional atau *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* terdapat beberapa pasal yang dapat dijadikan landasan penanganan kasus pembajakan kapal di laut (*High Sea*) antara lain pasal 100 dan 107. Adapun bunyi pasal-pasal tersebut sebagai berikut :

Pasal 100 berbunyi, “*Duty to cooperate in the repression of piracy All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State*”<sup>10</sup>.

Pasal 107 berbunyi, “*Ships and aircraft which are entitled to seize on account of piracy A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect*”<sup>11</sup>.

Dari sekian banyak jalur yang menghubungkan pelayaran niaga dunia, Selat Malaka merupakan salah satu jalur perniagaan yang sangat ramai dan padat. Secara geografis Selat Malaka memiliki letak yang sangat strategis, yaitu menghubungkan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Oleh karena letak strategisnya, Selat Malaka sangat rawan akan kejahatan maritim. Dalam dokumen yang dikeluarkan oleh badan

---

<sup>9</sup> *International Maritime Bureau*, <http://www.dw.com/id/berkat-kerjasama-indonesia-malaysia-angka-pembajakan-kapal-laut-turun/a-19020462>, diakses hari selasa, 26 september 2017, pukul 20.05 wib

<sup>10</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea United Nations 1982*, pasal 100

<sup>11</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea United Nations 1982*, pasal 107

pengkajian dan pengembangan kebijakan DEPLU RI (2005), disebutkan bahwa ancaman kejahatan tersebut berupa pembajakan kapal, perampokan kapal, penculikan awak kapal, perdagangan manusia, penyelundupan senjata. Ada juga kemungkinan serangan teroris yang bertujuan melumpuhkan arus perdagangan internasional dan berniat menghancurkan fasilitas perhubungan laut di perairan Selat Malaka<sup>12</sup>.

Selat Malaka sebagian besar terbentang antara Thailand, Malaysia, Singapura dan Indonesia, Selat Malaka Panjangnya sekitar 800 km, memiliki lebar 50 dan 320 km lebar (2,5 km pada titik tersempit, yaitu *Philips Channel*) dan kedalaman saluran minimum 23 meter (sekitar 70 kaki). Ini merupakan selat terpanjang di dunia digunakan untuk navigasi internasional. Hampir 30% dari perdagangan dunia dan 80% dari impor minyak ke Jepang, Korea Selatan dan Taiwan transit melalui selat tersebut, sebagaimana sudah dijelaskan diatas, yang mana mewakili sekitar 11 Mb / d pada tahun 2003, dimana kapal dapat transit sekitar 20 jam<sup>13</sup>. Dengan letak tersebut Selat Malaka mempunyai potensi yang akan memberikan keuntungan ekonomi bagi negara-negara pantai di wilayah Selat Malaka. Berikut ini Gambar peta Wilayah Selat Malaka :

---

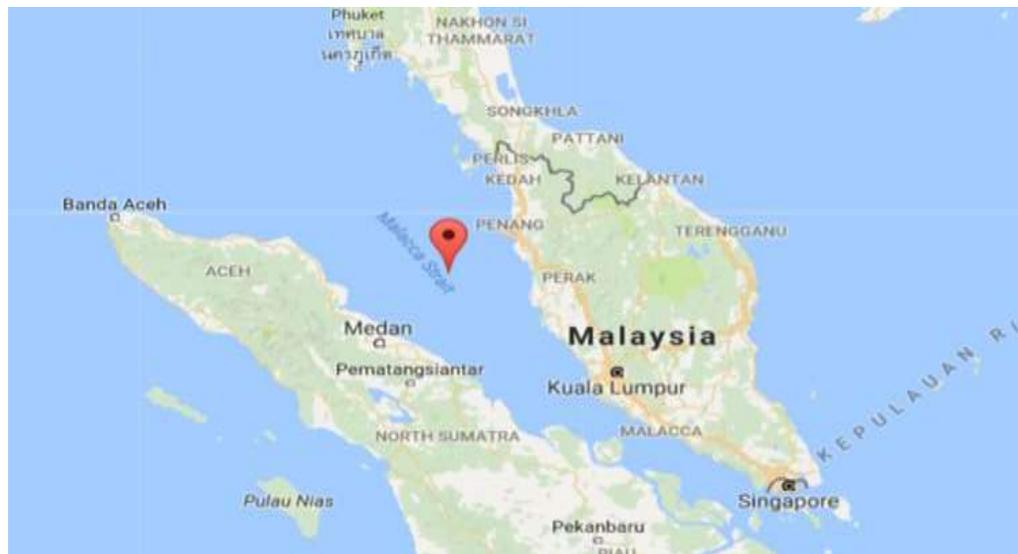
<sup>12</sup> Yudistira Panduwina, *Pengawasan wilayah laut Selat Malaka pada kerjasama Malacca Strait Sea Patrols tahun 2011-2013:Prespektif Indonesia*, Vol.3, No.4, Tahun 2016, Hal 276

<sup>13</sup> Jean-Paul Rodrigue, *Loc. Cit*, hal 369

Gambar 1. Peta Wilayah Selat Malaka



Gambar 2. Peta Wilayah Selat Malaka



Sumber :Selat malaka, <https://maps.google.com>

Seperti yang dilihat pada peta diatas terdapat banyak pulau yang berada di sekitar wilayah Selat Malaka, baik itu pulau-pulau yang luas hingga pulau-pulau yang sangat kecil. Selat Malaka juga menjadi muara bagi banyak sungai, contohnya seperti sungai riak dan 14 sungai lainnya di Provinsi Riau (Indonesia), Sungai Perak di Klantan (Malaysia), hal ini menyebabkan Selat Malaka merupakan tempat ideal bagi para perompak untuk bersembunyi dan menghindari penangkapan.

Malaysia, Thailand, Singapura, dan Indonesia merupakan Negara pantai (*littoral state*) sehingga mempunyai kedaulatan penuh terhadap perairan pedalaman, kapal-kapal asing di dalam perairan tersebut tunduk kepada yuridiksi Negara pantai. Ini berarti bahwa Negara pantai mengatur pelayaran di perairan tersebut dan sebagai akibatnya negara pantai mempunyai hak untuk membatasi atau bahkan melarang pelayaran di perairan tersebut<sup>14</sup>. Kondisi lalu-lintas pelayaran yang ramai dan padat apalagi banyak tempat bagi para perompak untuk menghindari penangkapan oleh petugas berwenang seperti pulau-pulau kecil maupun muara sungai, menjadikan Selat Malaka sebagai selat yang tidak mudah untuk diawasi secara keseluruhan. Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom dalam *Strategic Passages*, menyatakan bahwa pembajakan menjadi isu utama untuk keselamatan sirkulasi maritime. Oleh karena penting bagi *littoral state* untuk menjaga keamanan wilayah yuridiksinya dan menanggapi isu pembajakan kapal secara serius<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Albert W. Koers, *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut*, Rudi M. Rizki-Wahyuni Bahar, Yogyakarta, Gadjah Mada University press, 1994, hal. 15

<sup>15</sup> Andrej Dávid-Peter Piala, *THE STRATEGIC MARITIME CANALS AND STRAITS*, Number 2, Volume XI, July 2016, hal. 10

Sebagai *littoral state*, Indonesia, Malaysia, Singapura pada tanggal 20 juli 2004 memulai program kerjasama *Trilateral Coordinated Patrol* untuk melakukan pengawasan keamanan di wilayah Selat Malaka yang dinamakan MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*)<sup>16</sup>. Melalui TNI Angkatan Laut-Komanda Armada Republik Indonesia Kawasan Barat juga membentuk Pusat Komando dan Pengendalian (Puskodal) di Batam dan Belawan, sedangkan Pusat Koordinasi Malaysia di Lumut, Singapura di Changi dan Thailand sebagai Negara yang baru bergabung dalam MSSP pada tahun 2008 memiliki pusat pengawasan di Phuket<sup>17</sup>.

*Oceans beyond piracy* mengatakan bahwa pola koordinasi pada *Malacca Strait Sea Patrols* dinamakan *Malacca Strait Patrol* (MSP), yang terdiri dari *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), patroli udara *Eye -in-the-Sky* (EiS), dan *Intelligence Exchange Group* (IEG) adalah seperangkat tindakan keamanan koperasi praktis yang dilakukan oleh empat negara pesisir - Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand dalam menjamin keamanan Selat Malaka melalui Patroli Sistem Informasi Selat Malaka (MSP-IS), menggunakan aset udara dan laut yang akan dikerahkan ke tempat kejadian untuk menyampaikan informasi dari sebuah insiden yang sedang berlangsung, untuk semua *Monitoring and Action Agency* (MAA

---

<sup>16</sup> Achmad Insan Maulidy, Skripsi :*Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam Mengatasi Masalah Pembajakan di Perairan Selat Malaka*, Jakarta , UIN Jakarta, 2011, hal. 51

<sup>17</sup> Panglima Komando Armada RI Kawasan Barat (Pangarmabar) dan jabatan Panglima Kolinlamil, <http://www.pewarta-indonesia.com/berita/hankam/6747-panglima-komando-armada-ri-kawasan-barat-pangarmabar-danjabatan-panglima-kolinlamil.html>, diakses hari selasa 26 september, pukul 22.00 wib

)dimasing-masing Negara pantai secara *real-time*, meski demikian masih saja terdapat kasus pembajakan kapal di Selat Malaka<sup>18</sup>.

Pada tahun 2011 sampai 2013, masih terus terjadi peningkatan kejahatan maritim di kawasan perairan Selat Malaka berupa pembajakan kapal, yang intensitasnya lebih banyak terjadi di wilayah perairan Indonesia. Hal ini dapat dilihat pada table 1 Pembajakan kapal di Selat Malaka yang telah disediakan oleh Biro Maritim Internasional berikut ini :

Table 1.1 **Pembajakan Kapal di Selat Malaka tahun 2009-2013**<sup>19</sup>

PIRACY ACTUAL AND ATTEMPTED ATTACKS					
LOCATION	2009	2010	2011	2012	2013
MALACCA STRAIT	2	2	1	2	1
MALAYSIA	16	18	16	12	9
SINGAPURA STRAIT	9	3	11	6	9
INDONESIA	15	40	46	81	106
THAILAND	2	2	-	-	-
TYEPE OF VIOLENCE TO CREW (JAN-DEC 2013)					
LOCATION	HOSTAGE	THEREATED	INJURED		
MALAYSIA	59	-	3		
SINGAPURA STRAIT	5	-			
INDONESIA	34	6	3		

Sumber :ICC IMB *Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2015 Annual Report*

Alasan periode tahun 2011-2013 dikarenakan pada wilayah Indonesia *Piracy-Actual and Attempted Attacks&Tyepe of Violence to Crew* (Pembajakan sebenarnya dan Usaha Penyerangan ) pada tahun 2011 terdapat 46 kali, 2012 terdapat 81 kali dan tahun 2013 terdpat 106 kali. *Tyepe of Violence to Crew* terdapat penyandraan 34

<sup>18</sup> *Malacca Strait Patrols. Ocen beyond piracy*, <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>, diakses hari selasa, 26 september 2017, pukul 22.30 wib

<sup>19</sup> *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2015 Annual Report*

orang, mendapat ancaman 6 orang, luka-luka sebanyak 3 orang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Selat Indonesia masih terus terjadi kejahatan maritim di Selat Malaka. Hal ini berbanding terbalik dengan Selat Malaka, yang mana pembajakan dan perompakan di selat tersebut memiliki angka kecil yang peningkatannya tidak signifikan

Pembajakan kapal di Selat Malaka apabila mampu diberantas dengan tuntas, sehingga Selat Malaka menjadi wilayah jalur pelayaran yang aman. Selat Malaka akan menjadi modal utama bagi pemerintah Indonesia yang saat ini dipimpin oleh Presiden H. Joko Widodo, untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sesuai dengan gagasan besar Presiden H. Joko Widodo yang beliau sampaikan pada pidatonya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur yang diselenggarakan di Nay Pyi Taw, Myanmar<sup>20</sup>. Berikut ini kutipan pidato Presiden H. Joko Widodo (13 November 2015), yaitu *"Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, kekuatan yang mengarungi duasamudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa"*<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Yudistira Panduwinata, *opcit*, hal. 277

<sup>21</sup> *Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*, <http://www.presidentri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>, diakses hari selasa. 26 september 2017, puku 23.00 wib

## **B. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah pengawasan wilayah Selat Malaka dalam Bingkai Kerjasama *Malacca Strait Sea Patrols* Tahun 2011-2013 ditinjau dari Hukum Internasional adalah sebagai berikut:

- 1) Bagaimana pengawasan wilayah perairan di Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) pada tahun 2011-2013 ditinjau dari prespektif Hukum Internasional ?
- 2) Bagaimana upaya-upaya yang dapat dilakukan dalam pengawasan wilayah perairan di Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) tahun 2011-2013 ditinjau dari prespektif Hukum Internasional ?
- 3) Hambatan-hambatan apa sajakah yang dapat terjadi dilihat dari pengawasan wilayah perairan di Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) tahun 2011-2013 ditinjau dari prespektif Hukum Internasional ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Pembajakan kapal di Selat Malaka merupakan isu penting yang juga dapat mempengaruhi terwujudnya Indonesia sebagai poros maritime dunia, sehingga akan sangat penting bagi mahasiswa Hukum Internasional untuk memprioritaskan perhatinya terhadap salah satu kategori kejahatan transnasional ini. Tujuan Penelitian sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui pengawasan wilayah Perairan Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) tahun 2011-2013 ditinjau dari Hukum Internasional.
- 2) Untuk mengetahui Upaya-upaya apa saja yang dilakukan di perairan Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) tahun 2011-2013 ditinjau dari Hukum Internasional.
- 3) Untuk mengetahui Hambatan-Hambatan apa saja yang terjadi dalam pengawasan wilayah perairan Sela Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) tahun 2011-2013 dtinjau dari Hukum Internasional.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Penelitian ini diharap akan dapat memberikan kegunaan baik secara teoritis maupun praktis dan diharapkan dapat memberikan tambahan kontribusi bagi pokok-pokok kepentingan baik untuk kepentingan praktik maupun teoritis antara lain sebagai berikut :

1. Kegunaan Teoritis

Secara Teoritis, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan kajian lanjut untuk melahirkan konsep ilmiah yang diharapkan dapat memberikan pengawasan wilayah Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) ditinjau dari Hukum Internasional.

2. Kegunaan Praktis

- a. Bagi Lembaga Pendidikan

Dalam hal ini khususnya Fakultas Hukum Unissula untuk menambah pembendaharaan yang berkaitan dengan Pengawasan wilayah Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) ditinjau dari Hukum Internasional.

- b. Bagi Penulis

Dengan penelitian ini penulis dapat menambah wawasan dan pengetahuan yang belum diketahui tentang Pengawasan wilayah Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) ditinjau dari Hukum Internasional.

c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan menambah dan mengembangkan motivasi dalam melakukan penelitian di bidang Hukum Internasional Khususnya kajian mengenai Pengawasan wilayah Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) ditinjau dari Hukum Internasional.

## E. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu sarana (ilmiah) bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, maka metodologi penelitian yang diterapkan harus senantiasa sesuai dengan ilmu pengetahuan yang menjadi induknya<sup>22</sup>. Hal-hal yang akan diuraikan dalam metode penelitian adalah sebagai berikut :

1. Metode Pendekatan

Dalam Penelitian Pengawasan wilayah Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) ditinjau dari Hukum Internasional, penulis menggunakan metode pendekatan yang berbentuk yuridis normatif. Penelitian dengan metode pendekatan yuridis normatif adalah penelitian yang ditujukan pada peraturan-peraturan tertulis, sehingga penelitian ini sangat erat hubungannya pada studi kepustakaan karena akan membutuhkan data-data yang bersifat sekunder pada perpustakaan<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Prof. Dr. Soerjono Soekanto, S.H., M.A dan Sri Mamudji, S.H., M.L.L, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta Rajawali Press,2015, hal. 1

<sup>23</sup>*Ibid*, hal 13

Dalam penelitian hukum, normatif hukum yang tertulis dikaji dari berbagai aspek seperti aspek teori, filosofi, perbandingan, struktur atau komposisi, konsistensi, penjelasan umum, dan penjelasan pada tiap pasal, formalitas dan kekuatan mengikat suatu undang-undang serta bahasa yang digunakan adalah bahasa hukum<sup>24</sup>.

## 2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif yaitu, searah dengan rumusan masalah serta pertanyaan penelitian atau identifikasi masalah. Hal ini disebabkan tujuan dari penelitian ini akan menjawab pertanyaan yang sebelumnya dikemukakan oleh rumusan masalah , serta pertanyaan penelitian atau identifikasi masalah. Tujuan ini juga menentukan bagaimana penulis mengolah hasil penelitian, yaitu dengan membuat analisisnya memakai metode penelitian ini.

## 3. Sumber data dan Bahan Hukum

Dalam penelitian ini, data yang digunakan adalah data sekunder, data sekunder pada umumnya merupakan data ulang diambil melalui kepustakaan, biasanya dalam keadaan siap terbuat (*ready-made*), bentuk maupun isi data sekunder telah dibentuk dan diisi oleh peneliti terdahulu dan dapat diperoleh tanpa terikat atau dibatasi oleh waktu dan tempat<sup>25</sup>. Di dalam penelitian hukum, data sekunder mencakup :

---

<sup>24</sup> *Ibid*, hal 14

<sup>25</sup> *Ibid*, hal 24

- a. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan hukum yang mengikat dan terdiri dari norma (dasar) atau kaidah dasar , peraturan perundang-undangan, bahan hukum yang tidak dikodifikasi seperti hukum adat, yurisprudensi, traktat, bahan hukum dari zaman penjajahan yang hingga kini masih berlaku seperti Kitab Undang-Undang Hukum (yang merupakan terjemahan yang secara yuridis formal bersifat tidak resmi dari (*Wetboek van Strafrecht*)<sup>26</sup>.

Bahan hukum primer yang penulis peroleh melalui kepustakaan berupa :

- *Geneva Convention on the Law of The Sea* 1958
- *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS).
- Undang-Undang Nomer 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Hukum Laut 1982
- Undang-Undang Nomer 6 Tahun 1996 tentang perairan Indonesia
- Undang-Undang Nomer 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Bahan Hukum Sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti Buku, Rancangan Undang-Undang, jurnal, artikel, makalah dan situs internet yang berkenaan dengan penelitian yang dilakukan<sup>27</sup>.

- b. Bahan Hukum Tersier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekuder, contohnya adalah kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif dan lainnya<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup>*ibid*

<sup>27</sup>*ibid*

<sup>28</sup>*ibid*

## F. Terminologi

### 1. Selat Malaka

Selat Malaka berada di antara dua daratan besar yaitu Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaysia. Saat ini ada tiga negara berdaulat yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura<sup>29</sup>.

### 2. Pembajakan kapal di Selat Malaka

Pembajakan kapal laut yaitu segala tindakan menaiki kapal apapun dengan tujuan mencuri ataupun bentuk kejahatan lain dengan kekerasan<sup>30</sup>.

### 3. *Malacca Strait Sea Patrols* (MSSP)

Patroli angkatan laut dan koordinat yang terkoordinasi antara negara peserta yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand untuk memastikan keamanan wilayah Selat Malaka<sup>31</sup>.

### 4. MSP-IS

Merupakan sistem informasi Selat Malaka menggunakan asset udara dan laut yang akan dikerahkan ke tempat kejadian untuk menyampaikan informasi dari sebuah insiden yang sedang berlangsung<sup>32</sup>.

### 5. *Eyes-in-the-Sky* (EiS)

---

<sup>29</sup> Solvay Gerke & Han-Dieter Evers. *Selat Malaka: Jalur Sempit Perdagangan Dunia*. Jurnal Akademika Edisi 81(1) Tahun 2011. hal. 9-10

<sup>30</sup> *IMB Piracy Reporting Centre in 1992*, <https://icc-ccs.org/icc/imb>, diakses hari kamis, 28 september 2017, pukul 19.00 wib

<sup>31</sup> *Malacca Strait Sea Patrols. ocean beyond piracy, loc. Cit*, diakses pada hari kamis, 28 september 2017, pukul 19.15 wib

<sup>32</sup> *ibid*

Sama halnya dengan *Malacca Strait Sea Patrols* , namun EiS Melalui jalur udara oleh patrol angkatan udara<sup>33</sup>.

#### 6. *United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS)*

Konvensi Hukum Laut Internasional yang dibentuk oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa yang mengatur rezim hukum laut. Konvensi ini juga merupakan pengembangan hukum laut yang sudah ada, selain itu juga memuat rezim-rezim hukum laut baru<sup>34</sup>.

#### 7. *Littoral state*

Littoral state merupakan kedaulatan suatu Negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman, dan dalam hal suatu Negara kepulauan dengan perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial (pasal 2 *United Nations Convention on The Law of The Sea*)<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> *ibid*

<sup>34</sup> Dicky R Munaf dan Susanto, *Geopolitik dan Geostrategi keamanan dan kedaulatan laut* , Jakarta , Gramedia Pustaka Utama, 2014, hal 33

<sup>35</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea United Nations 1982*, pasal 2

## **G. Sistematika Penulisan**

Dalam penulisan skripsi ini penulis membagi beberapa bab yaitu,

### **BAB I : Pendahuluan**

Dalam bab ini menjelaskan mengenai Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kegunaan Penelitian (kegunaan teoritis dan kegunaan praktis), Metode Penelitian, serta Sistematika Penulisan.

### **BAB II :Tinjauan Pustaka**

Bab ini memaparkan mengenai Selat Malaka, Pembajakan kapal laut, Mengenai *Malacca Strait Sea Patrols (MSSP)*, *United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS)*, *Littoral State*

### **BAB III : Hasil penelitian**

Bab ini membahas rumusan masalah yang ada yaitu pengawasan selat malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) tahun 2011-2013 ditinjau dari Hukum Internasional, upaya-upaya yang dilakukan dalam pengawasan Selat Malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) tahun 2011-2013 ditinjau dari Hukum Internasional, dan hambatan-hambatan yang terjadi dalam pengawasan selat malaka dalam bingkai kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrols*) tahun 2011-2013 ditinjau dari Hukum Internasional.

### **BAB IV :**

Bab ini berisi kesimpulan dan saran