



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**KERJA SAMA REGIONAL DALAM MEMBERANTAS  
*PIRACY DAN ARMED ROBBERY* DI LAUT CINA SELATAN  
DAN SELAT MALAKA**

**SKRIPSI**

**SUPRIYANTO GINTING  
0806343286**

**FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
DEPOK  
JULI 2012**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**KERJA SAMA REGIONAL DALAM MEMBERANTAS  
*PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI LAUT CINA SELATAN  
DAN SELAT MALAKA**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum**

**SUPRIYANTO GINTING  
0806343286**

**FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM KEKHUSUSAN HUKUM  
TENTANG HUBUNGAN TRANSNASIONAL  
DEPOK  
JULI 2012**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Supriyanto Ginting**

**NPM : 0806343286**

**Tanda Tangan**




**Tanggal : 10 Juli 2012**

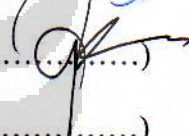
## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :  
Nama : Supriyanto Ginting  
NPM : 0806343286  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Judul Skripsi : Kerja Sama Regional dalam Memberantas *Piracy*  
dan *Armed Robbery* di Laut Cina Selatan dan Selat  
Malaka

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia.

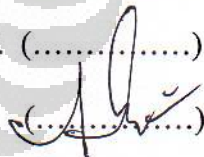
### DEWAN PENGUJI

Pembimbing 1 : Adijaya Yusuf, S.H., LL.M. (.....) 

Pembimbing 2 : Melda Kamil Ariadno, S.H., LL.M., Ph.D. (.....) 

Penguji : Prof. Dr. R D. Sidik Suraputra, S.H. (.....)

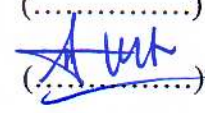
Penguji : Prof. Dr. Sri Setianingsih Suwardi, S.H., M.H. (.....)

Penguji : Prof. A. Zen Umar Purba, S.H., LL.M. (.....) 

Penguji : Prof. Hikmahanto Juwana, S.H., LL.M., Ph.D. (.....)

Penguji : Adolf Warouw, S.H. LL.M. (.....)

Penguji : Emmy Juhassarie Ruru, S.H., LL.M. (.....)

Penguji : Hadi Rahmat Purnama, S.H., LL.M. (.....) 

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 10 Juli 2012

## KATA PENGANTAR

Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Tidak Penulis pungkiri bahwa Penulis menemui banyak kesulitan di dalam Penulisan skripsi ini. Namun dorongan dari berbagai pihak membuat Penulis merasa terpacu untuk tidak pernah berputus asa sehingga proses penulisan skripsi ini pun dapat berjalan dengan baik dan lancar. Oleh karena itu, izinkanlah Penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah Bapa di Surga dan Tuhan Yesus Kristus, Juruselamat Penulis;
2. Kedua orang tua Penulis yang telah memberi bantuan serta dukungan moril maupun materil kepada Penulis; Kakak dan abang ipar Penulis, Mendalina br Ginting dan Randy Friarista Tarigan; abang dan adik Penulis, Sugito Triasta Ginting, Monalisa Juniarti br Ginting, dan keponakan Penulis Darren Tomoya Immanuel Tarigan yang terkadang menyebalkan sekaligus memberikan hiburan kepada penulis jika pulang ke rumah. Terima kasih atas dukungan yang telah diberikan ketika skripsi ini dibuat;
3. Bapak Adijaya Yusuf, S.H., LL.M. dan Ibu Melda Kamil Ariadno, S.H., LL.M., Ph.D selaku dosen pembimbing Penulis yang telah menyediakan waktu dan pikiran untuk membantu dan mengarahkan Penulis dalam penyusunan skripsi ini;
4. Ibu Nur Widyastanti, S.H., M.H. selaku pembimbing akademis yang telah banyak memberikan bimbingan dan arahan selama Penulis menjalankan kuliah di FHUI ;
5. Seluruh Pengajar Fakultas Hukum Universitas Indonesia, khususnya tim pengajar Program Kekhususan Hukum tentang Hubungan Transnasional atas segala ilmu pengetahuan dan didikannya;
6. Prof. Hasjim Djalal dan Bapak Kolonel Laut (KH) Kresno Buntoro Ph.D selaku Kepala Dinas Hukum Komando Angkatan Armada Barat Republik Indonesia yang bersedia untuk diwawancara oleh Penulis untuk memenuhi bahan skripsi ini disela-sela kesibukan beliau masing-masing, terima kasih

atas masukan dan data-data yang telah diberikan terkait penulisan skripsi ini;

7. Teman-teman seperjuangan PK 6 FHUI 2008, Alda Mayo Panjaitan (*still feel like a dream we went to Arctic Monkeys' concert*), Rizkita Alamanda, Wuri Prastiti Rahajeng, I Gusti Agung Putra Trisnajaya, Putra Aditya, Maryam Az Zahra, Widia Dwita Utami, dan Wahyu Defri Setiawan (kenangan bertahan hidup ditengah dinginnya suhu Eropa bersama kalian akan menjadi kenangan masa tua yang sangat indah bagi Penulis, *i would say it was life changing experience*, semoga kita bisa kumpul dan balik lagi ke sana. Amin); Priscilla Manurung, Siti Kemala Nuraida, Tantia Rahmadhina, Sarah Eliza Aishah, Gede Aditya Pratama, Anggarara Cininta, Justisia Sabaroedin, S.H, Tami Justisia, Valeska Priadi, Huda Robbani si penakluk gunung, M. Titano BSD, Fajar Riduan Siahaan, Esther Madonna, Reza Fahriadi, Valdano Ruru, Maria Tota Asi, Margaretha Quina, Najmu Laila, S.H. yang memberikan ide penulisan skripsi ini, serta rekan-rekan lainnya. Karaoke bersama, belajar dan mengerjakan tugas bersama, dan jalan-jalan ke Bandung merupakan pengalaman yang tak terlupakan bagi Penulis; *I'm so grateful to know such amazing friends like all of you guys! Hope this friendship will never end \m/ #beers*;
8. Teman-teman lay-lay yang susah banget untuk ngumpul bareng, Damianagatayuvens, Farah Devi, S.H, Fadhilah Isnan, Agisa Muttaqien, Sandra Angela Jean Ester Berman, S.H., Novita Anggraenny, Shima Kencono Putri, Gita Rianty, Garry Goud Filmorems, Putra Aditya (Semangat skripsinya Put ! *you can do it muchacho*).
9. Senior Penulis angkatan 2007, Firly A. Permatasari, S.H., yang baik hati dan bersedia meminjamkan buku-buku PK 6 yang SUPER MAHAL kepada Penulis, *thank you for your kindness Fir! I hope you will get what you want and all the best always*; dan Syarif Aya Savirra semoga sukses dengan impiannya melanjutkan studi S2 di manapun itu;
10. Teman-teman Tim UI 4 MCC MK 2011, *thank you for letting me join into the team, i learned so much valuable things from all of you, though we're*

*not the winner, learning process that we've been through made us as a truly champion guys \m/;*

11. Teman-teman awal kuliah Penulis di FHUI, yaitu Robertus Maylando, Timotius Senopati Agastya, Gede Aditya Pratama, dan Damianagatayuvens. Kenangan dipanggil Bang Parul ke MAHALUM adalah *epic sob*;
12. Teman-teman D02A : Faisal Lie, Fathan Nautika, Gede Aditya Pratama, Alda Mayo Panjaitan, Titano BSD, Ohiongyi Marino, Fadhil Arsandy, M.Rizaldi, Agung Sudrajat, dan Riko Fajar yang rela meminjamkan iPadnya kepada Penulis untuk sekedar bermain *Tapsonic* atau *Temple Run* dan rela kamarnya dijadikan arena bermain FIFA ketika Penulis bosan dengan skripsinya dan ingin mencari hiburan.
13. Aldilla Stephanie Suwana. S.H, teman sekaligus rekan kepanitiaan Penulis yang luar biasa yang banyak memperkenalkan dan mengajarkan hal-hal baru kepada Penulis termasuk memperkenalkan dunia per-MUN-an.
14. Teman-teman FHUI angkatan 2008 yang tidak bisa Penulis sebutkan satu persatu namanya, semoga kita lulus, sukses bersama, dan menjadi sarjana FHUI yang berintegritas; dan
15. Teman-teman FHUI angkatan 2009;

Akhir kata, Penulis menyadari bahwa penelitian dan penyusunan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, Penulis dengan senang hati menerima segala kritik dan saran demi perbaikan di masa yang akan datang. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan pada umumnya dan ilmu hukum pada khususnya.

Depok, Juni 2012

Penulis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Supriyanto Ginting  
NPM : 0806343286  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Fakultas : Hukum  
Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**Kerja Sama Regional dalam Memberantas *Piracy* dan *Armed Robbery* di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada tanggal : 10 Juli 2012

Yang Menyatakan



( Supriyanto Ginting )



## ABSTRAK

Nama : Supriyanto Ginting  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Judul : Kerja Sama Regional dalam Memberantas *Piracy* dan *Armed Robbery* di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka.

Fokus dari skripsi ini adalah membahas mengenai kerja sama yang dilakukan oleh negara pantai dalam memberantas pembajakan di laut. Pembajakan di laut merupakan salah satu bentuk kejahatan yang cukup tua. Hukum internasional khususnya UNCLOS 1982, menyatakan bahwa pembajakan harus terjadi di laut lepas di luar yurisdiksi suatu negara. Namun demikian, saat ini berkembang bentuk pembajakan baru di mana pembajakan tidak terjadi di laut lepas melainkan di perairan pedalaman, laut teritorial, dan zona tambahan, contohnya yang ada di Selat Malaka. Selain di Selat Malaka pembajakan yang terjadi di Laut Cina Selatan sendiri masih terdapat perdebatan mengenai apakah pembajakan yang terjadi di Laut Cina Selatan masuk ke dalam pembajakan sebagaimana di maksud oleh UNCLOS 1982. Lebih lanjut, letak dari Selat Malaka dan Laut Cina Selatan yang berbatasan dengan beberapa negara pantai menimbulkan pertanyaan mengenai yurisdiksi negara manakah yang berwenang untuk menyelesaikan masalah tersebut. Upaya tunggal yang dilakukan oleh satu negara pantai tidak cukup untuk memberantas pembajakan dan luasnya lautan membutuhkan kerja sama dari negara-negara pantai untuk memberantas *piracy* dan *armed robbery* di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka.

Kata kunci: Pembajakan di laut, perampokan di laut, kerja sama regional, selat malaka, laut cina selatan.

## ABSTRACT

Name : Supriyanto Ginting  
Study Program : Law  
Title : Regional Cooperation to Combat Piracy and Armed Robbery in South China Sea and Malacca Strait

Focus of the research is explaining regional cooperation which conducted by littoral states to combat piracy and armed robbery. Piracy is an old time crime. International law, particularly UNCLOS 1982 emphasized that piracy shall occur in the high seas beyond jurisdiction of any states. However, in modern times, a new form of piracy appeared. New form of piracy that so called armed robbery occurred in internal water, territorial water, contiguous zone of state, for instance piracy in Malacca Strait. Meanwhile, in South China Sea itself contention still exist to determine whether piracy that occurred in South China Sea can be classified as piracy within scope of UNCLOS 1982 or not. Moreover, Location of Malacca Strait and South China Sea which adjacent to littoral states raised a question with regard to jurisdiction to solve this problem. Effort from single state is not sufficient to combat piracy in the area it goes beyond vast of the sea required littoral states to cooperate to combat piracy and armed robbery in South China Sea and Malacca Strait.

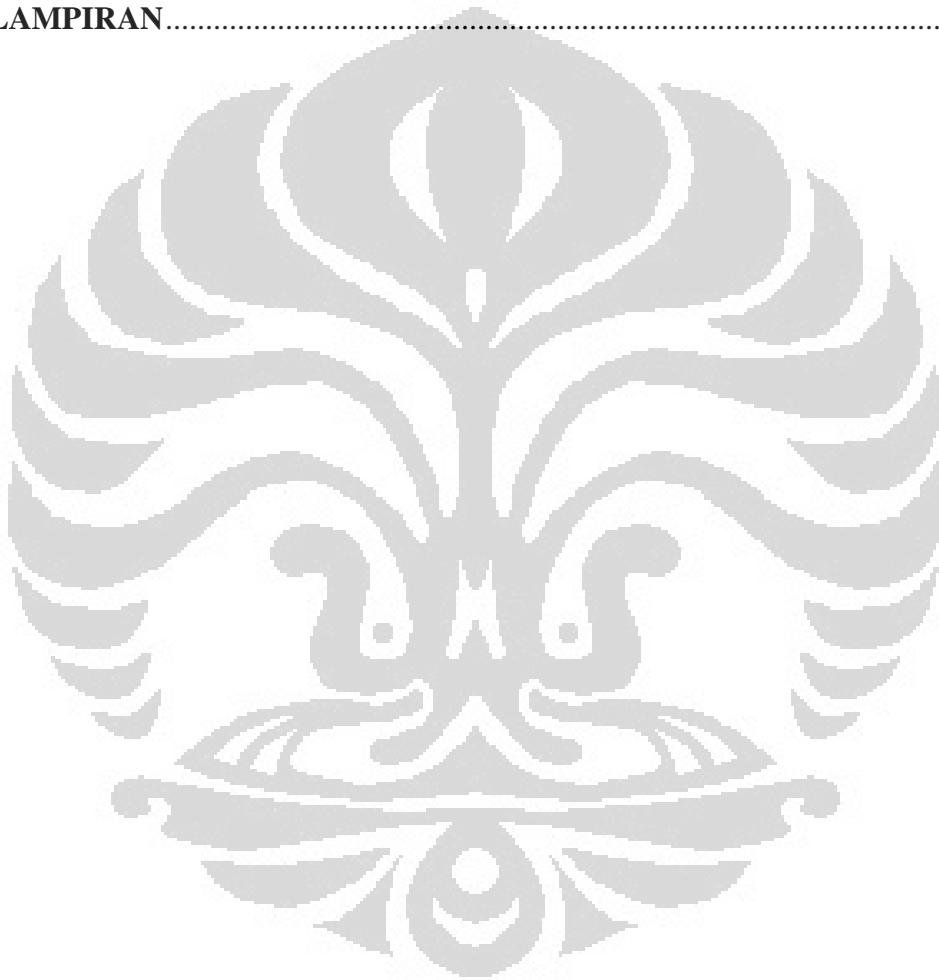
Keyword: Piracy, armed robbery, regional cooperation, South China Sea, Malacca Strait.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vii
ABSTRAK .....	viii
ABSTRACT .....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR .....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
<b>BAB 1 PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Pokok-Pokok Permasalahan.....	8
1.3 Tujuan Penulisan.....	8
1.4 Kerangka Konseptual .....	9
1.5 Metode Penelitian .....	11
1.6 Sistematika Penulisan .....	13
<b>BAB 2 KETENTUAN HUKUM INTERNASIONAL DAN KASUS-KASUS MENGENAI <i>PIRACY</i> DAN <i>ARMED ROBBERY</i> DI LAUT CINA SELATAN DAN SELAT MALAKA .....</b>	<b>15</b>
2.1 <i>Piracy</i> dan <i>Armed Robbery</i> dalam Hukum Internasional .....	15
2.1.1 Latar Belakang dan Tinjauan Mengenai <i>Piracy</i> dan <i>Armed Robbery</i> .....	15
2.1.2 Definisi <i>Piracy</i> dan <i>Armed Robbery</i> .....	18
2.1.2.1 <i>Piracy</i> .....	18
2.1.2.2 <i>Piracy</i> Menurut High Seas Convention 1958.....	20
2.1.2.3 <i>Piracy</i> Dilihat dari UNCLOS 1982 .....	20
2.1.2.4 <i>Piracy</i> Menurut International Maritime Bureau (IMB).....	22
2.1.2.5 <i>Armed Robbery at Sea</i> .....	23
2.1.2.5.1 <i>Armed Robbery</i> Menurut International Maritime Organization (IMO) .....	24
2.1.3 Ketentuan Hukum Internasional dalam Pemberantasan <i>Piracy</i> .....	24
2.1.3.1 UNCLOS 1982 .....	24
2.1.3.2 <i>Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)</i> .....	27
2.1.3.3 Resolusi Dewan Keamanan PBB Mengenai Perlawanan Terhadap <i>Piracy</i> .....	29
2.1.3.3.1 Resolusi Dewan Keamanan PBB 1816.....	30
2.1.3.3.2 Resolusi Dewan Keamanan PBB 1838.....	30
2.1.3.3.3 Resolusi Dewan Keamanan PBB 1846.....	30
2.2 Status Selat Malaka dan Laut Cina Selatan dilihat dari UNCLOS 1982 .....	33
2.2.1 Status Selat Malaka dilihat dari UNCLOS 1982 .....	33
2.2.2 Status Laut Cina Selatan dilihat dari UNCLOS 1982.....	36

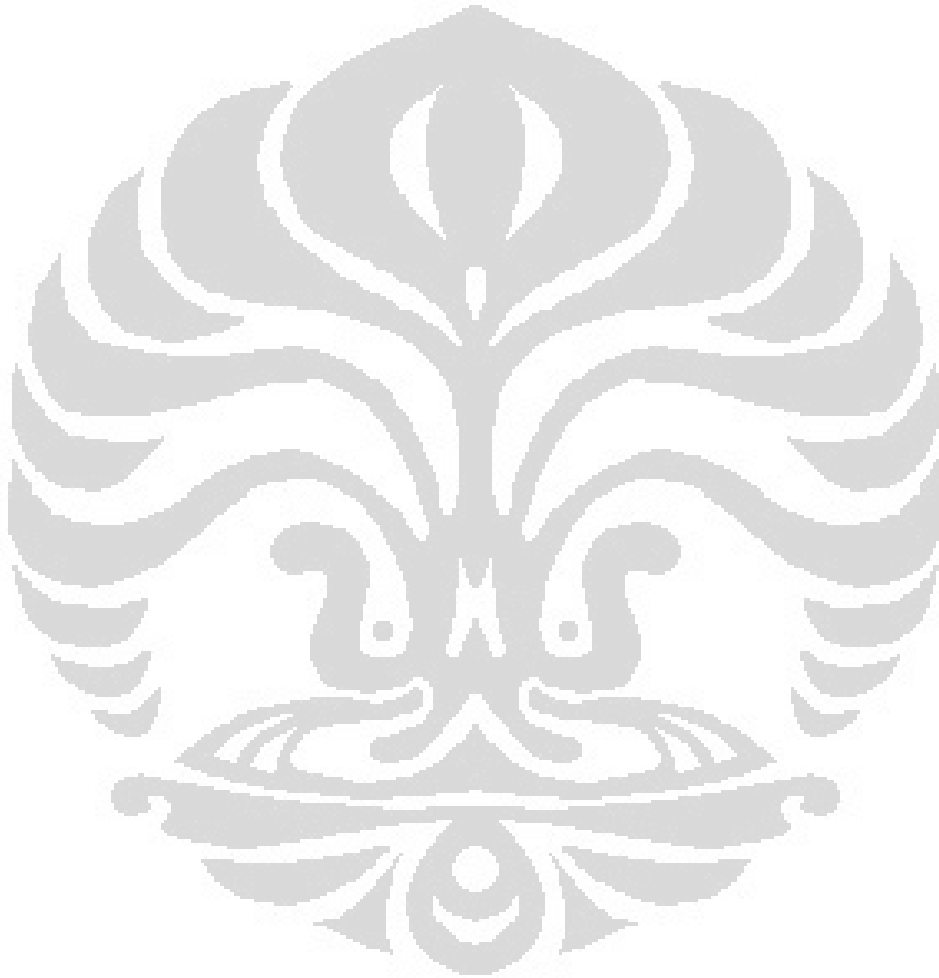
2.2.3 Kasus-Kasus <i>Piracy/Armed Robbery</i> yang Terjadi di Selat Malaka .....	39
2.2.3.1 Atlanta 95.....	40
2.2.3.2 M.V Tenyu.....	40
2.2.3.3 Global Mars .....	40
2.2.3.4 Dewi Madrim.....	41
2.2.3.5 High Mercury.....	41
2.2.4 Kasus-Kasus <i>Piracy/Armed Robbery</i> yang Terjadi di Laut Cina Selatan.....	41
2.2.4.1 Petro Ranger .....	42
2.2.4.2 Cheung Son.....	43
2.2.4.3 Shao Shan 2 .....	43
2.2.4.4 Dorian .....	43
2.2.4.5 Valiant.....	44
2.2.5 Laporan International Maritime Organization terkait <i>Piracy</i> dan <i>Armed robbery</i> di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka.....	44
2.2.5.1 Laporan IMO Tahun 2009 .....	45
2.2.5.2 Laporan IMO Tahun 2010 .....	45
2.2.5.3 Laporan IMO Tahun 2011 .....	46
<b>BAB 3 YURISDIKSI DAN UPAYA NEGARA-NEGARA PANTAI DALAM MEMBERANTAS <i>PIRACY</i> DAN <i>ARMED ROBBERY</i></b> .....	48
3.1 Yurisdiksi Negara Pantai dalam Memberantas <i>Piracy</i> dan <i>Armed Robbery</i> yang Terjadi di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka .....	48
3.1.1 Asas Penggunaan Yurisdiksi dalam Hukum Internasional .....	49
3.1.2 Yurisdiksi Kriminal.....	51
3.1.2.1 Yurisdiksi Kriminal di Perairan Pedalaman .....	51
3.1.2.2 Yurisdiksi Kriminal di Laut Teritorial.....	52
3.1.2.3 Yurisdiksi Kriminal di Zona Ekonomi Eksklusif .....	53
3.1.3 Yurisdiksi Negara Pantai di Selat Malaka.....	53
3.1.4 Yurisdiksi Negara Pantai di Laut Cina Selatan .....	55
3.2 Upaya yang Dilakukan Oleh Suatu Negara dalam Memberantas <i>Piracy</i> dan <i>Armed Robbery</i> yang Terjadi di Wilayahnya .....	57
3.2.1 Indonesia .....	57
3.2.1.1 <i>Piracy</i> Menurut Hukum Indonesia.....	57
3.2.1.2 Upaya Nasional .....	58
3.2.2 Malaysia .....	63
3.2.3 Singapura .....	68
3.2.3.1 Ketentuan Mengenai <i>Piracy</i> .....	69
3.2.3.2 Operasi Pengamanan Laut.....	73
<b>BAB 4 KERJA SAMA REGIONAL DALAM MEMBERANTAS <i>PIRACY</i> DAN <i>ARMED ROBBERY</i> DI LAUT CINA SELATAN DAN SELAT MALAKA</b> .....	75
4.1 Operasi MALSINDO (Malaysia-Singapura-Indonesia) .....	75
4.1.1 MSSI/MSSP .....	75
4.1.2 Eyes in the Sky.....	79
4.2 ReCAAP ( <i>Regional Agreement on Combating Piracy and Armed robbery Against Ship in Asia</i> ).....	81
4.3 ASEAN <i>Maritime Forum</i> .....	88

4.3.1 1 <sup>st</sup> ASEAN Maritime Forum.....	89
4.3.2 2 <sup>nd</sup> ASEAN Maritime Forum.....	89
4.4 South China Sea Workshop Process .....	90
4.5 Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues.....	91
4.6 Analisis Terhadap Kerja Sama Regional di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan .....	92
<b>BAB 5 PENUTUP</b> .....	96
5.1 Simpulan .....	96
5.2 Saran.....	99
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	100
<b>LAMPIRAN</b> .....	108



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Laporan IMO Tahun 2009 Tekait <i>Piracy/Armed Robbery</i> di Laut Cina Selatan.....	45
Tabel 2.2 Laporan IMO Tahun 2010 Tekait <i>Piracy/Armed Robbery</i> di Laut Cina Selatan.....	46
Tabel 2.3 Laporan IMO Tahun 2011 Terkait <i>Piracy/Armed robbery</i> di Laut Cina Selatan.....	47
Tabel 2.4 Laporan IMO Tahun 2011 Terkait <i>Piracy/Armed Robbery</i> di Selat Malaka .....	47



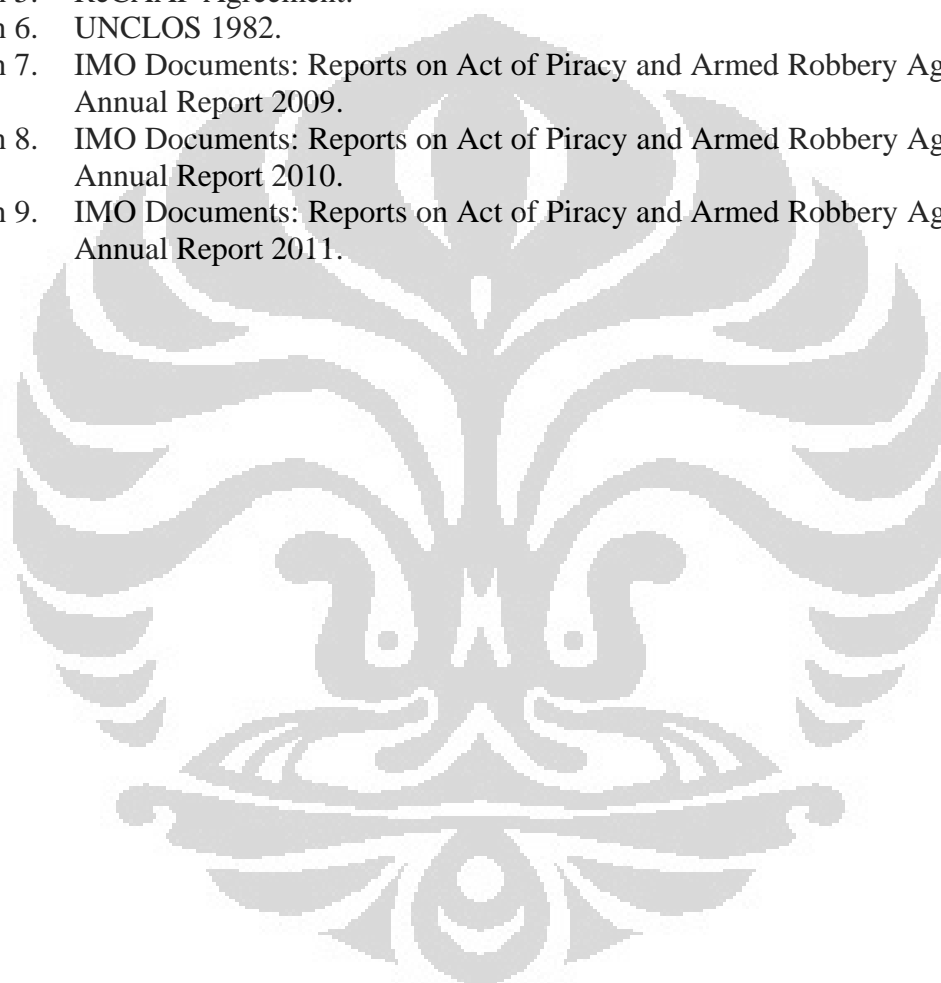
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Operasi Sektoring dan Stasiun Pelaporan MSSSI.....	78
Gambar 4.2 Sektor Operasi <i>Eyes in the Sky</i> .....	80



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. The Batam Joint Ministerial Statement on the Straits of Malacca and Singapore.
- Lampiran 2. Jakarta Statement on Enhancement of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore.
- Lampiran 3. Singapore Statement on Enhancement of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore.
- Lampiran 4. Kuala Lumpur Statement on Enhancement of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore.
- Lampiran 5. ReCAAP Agreement.
- Lampiran 6. UNCLOS 1982.
- Lampiran 7. IMO Documents: Reports on Act of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2009.
- Lampiran 8. IMO Documents: Reports on Act of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2010.
- Lampiran 9. IMO Documents: Reports on Act of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2011.





# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Keamanan di laut merupakan salah satu isu yang menjadi perhatian negara-negara di dunia. Isu mengenai keamanan di laut ini juga telah menarik perhatian negara-negara Asia. Hal ini dikarenakan letak geografis dari negara Asia itu sendiri yang diapit oleh Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Lebih lanjut, perairan di Asia khususnya Selat Malaka dan Laut Cina Selatan dikenal sebagai jalur pelayaran perdagangan yang ramai dilalui oleh kapal asing yang membawa minyak mentah, gas atau pun barang tambang.

Selat Malaka dikenal sebagai salah satu selat yang memiliki nilai ekonomis. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya kapal-kapal asing bermuatan barang-barang bernilai ekonomi yang melewati selat untuk kepentingan perdagangan ke wilayah Asia. Lebih lanjut, Selat Malaka menjadi penting bagi kapal-kapal asing karena Selat Malaka digunakan untuk keperluan pelayaran dari India dan Eropa ke Cina.<sup>1</sup> Secara geografis Selat Malaka sendiri berbatasan dengan tiga negara yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Selanjutnya oleh karena kondisi geografisnya, Selat Malaka tidak dianggap sebagai suatu selat internasional melainkan selat yang memiliki karakteristik “*used for international navigation*”.<sup>2</sup> Oleh karena selat ini digunakan untuk kepentingan pelayaran internasional maka ada beberapa ketentuan bagi kapal asing yang ingin melakukan pelayaran ke selat tersebut.<sup>3</sup>

Selat Malaka bukan selat internasional melainkan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Oleh karena itu, keamanan di perairan tersebut menjadi tanggung jawab negara tepi selat. Mengenai hal ini Indonesia, Malaysia

---

<sup>1</sup> Eric Koo, “Terror on High Seas”, [http://www.atimes.com/atimes/Southeast\\_Asia/FJ19Ae01.html](http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/FJ19Ae01.html), diunduh 17 Maret 2012.

<sup>2</sup> Menurut Pasal 37 UNCLOS Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional adalah perairan yang menghubungkan satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif (Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung: Alumni, 2003), hlm.174.)

<sup>3</sup> Hak lintas yang dimiliki oleh kapal asing terhadap selat yang digunakan untuk pelayaran internasional adalah hak lintas damai (*innocent passage*).

dan Singapura telah menegaskan bahwa keselamatan pelayaran di Selat Malaka adalah tanggung jawab Malaysia, Indonesia dan Singapura.<sup>4</sup>

Selat Malaka merupakan selat yang sibuk dilalui oleh kapal asing yang berasal dari India dan Eropa yang membawa minyak mentah, gas, dan barang tambang. Banyaknya kapal dagang yang melintasi selat ini menyebabkan Selat Malaka rawan akan terjadinya berbagai jenis tindak kejahatan. Tindak kejahatan yang rawan terjadi di Selat Malaka adalah penyelundupan orang (*people smuggling*), perdagangan wanita dan anak-anak (*woman and child trafficking*), migrasi ilegal, penyelundupan kayu dan penyelundupan narkoba dan pembajakan terhadap kapal.<sup>5</sup> *Piracy* merupakan salah satu kejahatan yang paling mengkhawatirkan di Selat Malaka. *Piracy* atau pembajakan di laut yang terjadi di perairan Selat Malaka bukanlah suatu hal yang baru, pembajakan di selat ini telah terjadi sejak ratusan tahun yang lalu.<sup>6</sup> *Piracy* secara umum sudah di kenal sejak zaman dahulu bahkan kerajaan Romawi menganggap *piracy* sebagai musuh bersama umat manusia (*common enemies of mankind*).<sup>7</sup>

Di Selat Malaka sendiri jenis pembajakan yang sering terjadi adalah *sea armed robbery* di mana biasanya orang bersenjata merampok kapal yang sedang berlabuh di pelabuhan pada malam hari. Jenis pembajakan *sea armed robbery* ini merupakan bentuk pembajakan terhadap kapal yang baru karena tindakan ini tidak terjadi di laut lepas di luar yurisdiksi suatu negara tetapi terjadi di perairan pedalaman, laut teritorial atau perairan kepulauan.<sup>8</sup> Salah satu *piracy/armed*

---

<sup>4</sup> Hasjim Djalal, "Persoalan Selat Malaka dan Singapura", [http://www.setneg.go.id/index.php?option=com\\_content&task=view&idItemid=33](http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&idItemid=33), diunduh 17 Maret 2012.

<sup>5</sup> Sumathy Permal, "Trafficking in the Strait of Malacca", <http://www.austlii.edu.au/au/journals/MarStudies/2007/27.html>, diunduh 17 Maret 2012.

<sup>6</sup> Catherine Zara Raymond, "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait", *Naval War College Review*, hlm. 32.

<sup>7</sup> Lucas Bento, "Toward an International Law of *Piracy Sui Generis*: How the Dual Nature of Maritime *Piracy* Law Enables *Piracy* to Flourish", *Berkeley Journal of International Law*, (UC Berkeley, 2011), hlm. 2.

*robbery* yang paling serius yang pernah terjadi di Selat Malaka adalah pembajakan kapal M/V *Alondra Rainbow* milik Jepang yang diregistrasi di Panama. Kapal ini diserang oleh sekelompok orang bersenjata ketika melewati Selat Malaka. Para bajak laut mengambil muatan barang berupa aluminium ingots seharga lebih dari sepuluh juta dolar.<sup>9</sup>

Aktifitas *piracy* tidak hanya terjadi di Selat Malaka tetapi juga di Laut Cina Selatan. Laut Cina Selatan merupakan laut yang menghubungkan Samudera Hindia dan Cina dan secara geografis Laut Cina Selatan berbatasan dengan beberapa negara Asia Tenggara, di mana Laut Cina Selatan di bagian utara berbatasan dengan Cina, dengan kepulauan Filipina di Timur, di bagian selatan berbatasan dengan Pulau Kalimantan termasuk Malaysia Timur dan Brunei Darussalam, dan di bagian barat berbatasan dengan semenanjung Malaysia dan Vietnam. Laut Cina Selatan sendiri memiliki ukuran kurang lebih 3,5 juta persegi kilometer.<sup>10</sup>

Laut Cina Selatan memiliki lebih dari 200 pulau kecil yang tersebar dan juga karang. Secara geografis pulau-pulau yang tersebar di Laut Cina Selatan dibagi ke dalam empat kelompok, yaitu Kepulauan Pratas, Kepulauan Paracel, *Macclesfield Bank* dan *Scarborough Reef*, dan Kepulauan Spratly. Topografi yang rumit dan luasnya laut secara tidak langsung mendorong bajak laut untuk melakukan kejahatan lebih sering daripada di daerah atau lokasi lainnya.<sup>11</sup> Hal ini dikarenakan para perompak dapat dengan mudah untuk meloloskan diri dan bersembunyi di antara pulau-pulau yang tersebar di perairan Laut Cina Selatan.

---

<sup>8</sup> International Maritime Organization, Code of Practice for the Investigation of Crimes of *Piracy* and Armed Robbery against Ships, IMO Assembly Resolution A. 1025 (26) (adopted 18 December 2009).

<sup>9</sup> Commodore RS Vasan IN, "Alondra Rainbow revisited a Study of related issues in the light of the recent judgment of Mumbai High Court", <http://www.southasiaanalysis.org/%5Cpapers14%5Cpaper1379.html> diunduh 16 April 2012.

<sup>10</sup> Zou Keyuan, "Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of *Piracy* in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation", *Singapore Journal of International and Comparative Law*, (1999), hlm. 1.

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

Pembajakan laut di Laut Cina Selatan bukanlah hal yang baru. Sejarah mengatakan bahwa hal ini sudah ada sejak awal abad ke-14. Dan pada akhir abad ke-20 Laut Cina Selatan dikategorikan sebagai salah satu zona tempat pembajakan paling aktif di dunia.<sup>12</sup> Laut Cina Selatan yang dekat Selat Malaka itu merupakan salah satu jalur pelayaran laut tersibuk di dunia, dan dilayari lebih dari 50.000 kapal dagang setiap tahun.<sup>13</sup> Menurut IMB (International Maritime Bureau) cabang dari International Chamber of Commerce, jumlah serangan di Laut China Selatan, yang merupakan jalur pelayaran penting bagi perdagangan dunia, juga meningkat dua kali lipat menjadi 31 tahun 2010.<sup>14</sup>

Menurut IMO (International Maritime Organization) yang merupakan agen spesial dari Perserikatan Bangsa Bangsa mencatat lebih dari 5.667 kasus *piracy* terjadi sejak tahun 1984.<sup>15</sup> Pada tahun 2009 organisasi internasional yang bemarkas di London tersebut menerima 409 laporan mengenai *piracy* dan perampasan di laut yang mana terjadi peningkatan dari tahun 2008 yaitu sekitar 106 kejadian atau 24,6 persen.<sup>16</sup> Sama halnya dengan IMB, dan organisasi industri yang melacak serangan bajak laut, melaporkan bahwa hampir terdapat 3000 usaha atau keberhasilan dari serangan bajak laut selama 2000 sampai 2009.<sup>17</sup>

Perairan regional di kawasan Asia Tenggara khususnya di Selat Malaka, Selat Singapura, dan Laut China Selatan mempunyai peran yang sangat penting karena merupakan *Sea Lines of Communication* (SLOC) serta *Sea Lines of Trade* (SLOT). Bagi sebagian besar negara di kawasan Asia Timur, di mana kebanyakan

---

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

<sup>13</sup> Administrator, "Perompak Rampok Tanker Jepang di Laut Cina Selatan", <http://www.antarasumut.com/berita-sumut/berita-terkini/internasional/perompak-rampok-tanker-jepang-di-laut-china-selatan/>, diunduh 15 maret 2012

<sup>14</sup> Administrator, "2010, Serangan Perompak Internasional Capai Rekor Tertinggi", <http://www.republika.co.id/berita/breaking-news/internasional/11/01/19/159270-2010-serangan-perompak-internasional-capai-rekor-tertinggi>, diunduh 15 maret 2012

<sup>15</sup> IMO Doc. MSC.4/Circ.164, Reports on Acts of *Piracy* and Armed Robbery against Ships, December 3, 2010, at 2.

<sup>16</sup> IMO Doc. MSC.4/Circ.152, Reports on Acts of *Piracy* and Armed Robbery against Ships—Annual Report 2009, March 29, 2010, at 2.

<sup>17</sup> James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, (California: Praeger, 2011), hlm. 1.

struktur ekonominya berorientasi ekspor dan impor, ketergantungan pada keberadaan SLOC/ SLOT menjadi semakin mencolok. Hal tersebut bersamaan dengan tumbuhnya kekuatan industri di Asia Timur seperti Jepang, Cina, dan Korea, sehingga kebutuhan minyak dari Timur Tengah dari tahun ke tahun meningkat dengan pesat. Sejalan dengan hal itu, pola hubungan antar bangsa, cenderung bergeser ke arah semakin menonjolnya kepentingan ekonomi dibandingkan kepentingan lainnya. Sehingga dampaknya, timbul tuntutan terwujudnya stabilitas keamanan kawasan laut regional.

Terkait dengan *piracy*, hukum internasional memandang *piracy* sebagai salah satu kejahatan internasional yang memiliki karakteristik *erga omnes*<sup>18</sup>

*“erga omnes are concerned with the enforceability of norms of international law, the violation of which is deemed to be an offence not only against the state directly affected by the breach, but also against all members of the international community.”*

*erga omnes* terkait dengan penerapan dari norma-norma dari hukum internasional, di mana pelanggaran kejahatan terhadap suatu negara tidak hanya berdampak langsung pada negara yang secara langsung terkena dampaknya tetapi pelanggaran tersebut berdampak pada masyarakat internasional. Lebih lanjut, di UNCLOS sendiri disebutkan bahwa setiap negara berkewajiban untuk bekerjasama menekan pembajakan di laut dan negara diberikan suatu hak khusus untuk menangkap kapal perompak.

Perairan Selat Malaka masuk ke dalam berbagai zona maritim negara-negara tepi selat, yakni laut teritorial Indonesia, Malaysia, dan Singapura serta zona laut lainnya seperti zona tambahan dan zona ekonomi eksklusif Indonesia dan Malaysia. Dengan demikian, hal ini memunculkan suatu pertanyaan mengenai yurisdiksi siapakah yang berwenang terkait kejahatan perompakan yang terjadi di Selat Malaka, karena di dalam selat tersebut terdiri dari berbagai zona maritim negara-negara tepi selat.

---

<sup>18</sup> Peter Malanczuk, ed, *Akehurst's Modern Introduction to International Law*, ed. 7, (New York: Routledge, 1997), hlm. 58.

Lebih lanjut, perairan di Selat Malaka terdiri dari laut teritorial negara-negara tepi selat dan kerap kali dimanfaatkan oleh para perompak untuk melancarkan aksi mereka. Tidak jarang para perompak melakukan aksinya di perbatasan antara laut teritorial Malaysia dan Indonesia yang mengakibatkan mereka dapat meloloskan diri dari kejaran aparat keamanan negara tepi selat tempat mereka melakukan perompakan. Hal ini dikarenakan, hak pengejaran seketika berhenti ketika kapal aparat negeri tempat pengejaran memasuki wilayah perairan teritorial negara lain.<sup>19</sup>

Masalah mengenai yurisdiksi ini terkait dengan masalah penanganan dari pelanggaran kejahatan. Selanjutnya adanya bentuk pembajakan yang berkembang saat ini, yaitu *armed robbery* mengakibatkan perbedaan yurisdiksi untuk menangani masalah tersebut. Perbedaan definisi pembajakan akan mengakibatkan perbedaan penafsiran mengenai yurisdiksi mana yang berlaku terhadap kejahatan perompakan yang terjadi di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan.

*Piracy* merupakan suatu kejahatan yang membutuhkan kerjasama dari semua negara untuk dapat ditanggulangi sehingga semua negara harus bekerjasama untuk dapat memberantas hal tersebut. Namun demikian muncul pertanyaan bagaimanakah penanganan pembajakan yang tidak terjadi di laut lepas.

Ada beberapa upaya yang dilakukan *littoral states* untuk menanggulangi masalah *piracy* dan *armed robbery* salah satunya melakukan operasi pengamanan yang pernah dilakukan untuk mengamankan Selat Malaka, yaitu Operasi MALSINDO di mana Indonesia, Malaysia dan Singapura mengerahkan tentara angkatan lautnya masing-masing untuk berpatroli di daerah sekitar perairan Selat Malaka.

Selanjutnya terdapat upaya kerjasama multilateral lain yang dilakukan oleh negara untuk memberantas *piracy* dan *armed robbery*, contohnya adalah pembentukan ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy*). ReCAAP merupakan salah satu upaya multilateral yang dilakukan oleh negara-negara yang ada di Asia untuk menanggulangi atau memberantas pembajakan yang terjadi di laut di perairan Asia. Pemberantasan bajak laut menjadi penting

---

<sup>19</sup> Pasal 111 Konvensi Hukum Laut 1982.

karena kegiatan perdagangan ekspor impor negara Asia bergantung pada pengangkutan melalui jalur laut.<sup>20</sup>

ReCAAP bertujuan untuk memberantas *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di wilayah Asia. Negara-negara pelopor dari ReCAAP itu sendiri adalah Jepang, Cina, India, Singapura dan sebagian besar anggota ASEAN, saat ini telah ada 17 negara yang menandatangani perjanjian multilateral tersebut.<sup>21</sup> Selain itu, di wilayah Asia Tenggara sendiri negara-negara anggota ASEAN membentuk ARF (*ASEAN Regional Forum*) untuk menciptakan stabilitas keamanan di Asia Tenggara.<sup>22</sup>

Selanjutnya cetak biru komunitas politik-keamanan ASEAN (*blueprint ASEAN Political and Security Community*) menyebutkan bahwa isu mengenai keamanan saat ini telah berkembang dari ancaman keamanan yang bersifat tradisional menjadi ancaman keamanan yang “non-tradisional”. Ancaman non-tradisional adalah segala bentuk ancaman yang sifatnya lintas negara atau *transboundary*. Terorisme, pembajakan, penyelundupan manusia dan bencana alam merupakan bentuk bentuk ancaman yang masuk ke dalam lingkup ancaman yang bersifat non-tradisional.<sup>23</sup> Dengan munculnya cetak biru komunitas politik-keamanan ASEAN ini menunjukkan adanya komitmen dari negara-negara anggota ASEAN untuk menjamin keamanan maritim di wilayah Asia Tenggara pada umumnya dan khususnya di sekitar perairan Selat Malaka.

*ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crimes* (ASEAN-PACTC) tahun 2002 menyebutkan delapan jenis kejahatan lintas negara dalam lingkup kerjasama ASEAN dan *piracy* termasuk ke dalam salah satu jenis lingkup kejahatan transnasional.<sup>24</sup> Kejahatan transnasional merupakan kejahatan yang

---

<sup>20</sup> About ReCAAP”, <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>, diunduh 15 Maret 2012.

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> “About the ASEAN Regional Forum”, <http://aseanregionalforum.asean.org/about.htm>, diunduh 17 Maret 2012.

<sup>23</sup> Shoji Tomotaka, “ASEAN Security Community: An Initiative for Peace and Stability”, [http://www.nids.go.jp/english/publication/kiyo/pdf/2008/bulletin\\_e2008\\_3.pdf](http://www.nids.go.jp/english/publication/kiyo/pdf/2008/bulletin_e2008_3.pdf), diunduh 17 Maret 2012.

melintasi batas negara. *Piracy* merupakan kejahatan transnasional oleh sebab itu penanganannya harus dilakukan secara bersama-sama oleh semua negara khususnya negara-negara pantai. Oleh sebab itu, dukungan internasional dan kerjasama regional merupakan kunci keberhasilan untuk memberantas *piracy*.

Karena sifatnya yang lintas negara maka cara penanggulangannya tidak bisa dibebankan hanya kepada satu negara saja. Diperlukan suatu kerjasama yang komprehensif dari negara-negara anggota lainnya agar tujuan untuk memelihara dan meningkatkan perdamaian, keamanan, dan stabilitas kawasan dapat tercapai.

## 1.2 Pokok Permasalahan

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, terdapat beberapa permasalahan terkait dengan kerjasama regional dalam memberantas *Piracy* dan *Armed robbery* di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka. Permasalahan-permasalahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah hukum internasional mengatur *piracy* dan *armed robbery*?
2. Bagaimanakah yurisdiksi dan upaya yang dimiliki oleh negara-negara pantai dalam memberantas *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka?
3. Bagaimanakah kerjasama *anti-piracy* yang dilakukan di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka?

## 1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan penelitian merupakan jawaban yang hendak dicapai oleh penelitian tersebut.<sup>25</sup> Adapun tujuan penulisan ini secara umum adalah menganalisa aspek hukum yang dapat dilakukan untuk menanggulangi masalah mengenai *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan. Adapun tujuan khusus dari penelitian ini terbagi menjadi:

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum internasional terhadap *piracy* and *armed robbery*.

---

<sup>24</sup> “Kejahatan Lintas Negara”, <http://www.kemlu.go.id/Pages/IssueDisplay.aspx?IDP=20&l=id> diunduh 16 April 2012. Delapan jenis kejahatan lintas negara dalam lingkup kerjasama ASEAN yaitu: perdagangan gelap narkoba, perdagangan manusia, *sea-piracy*, penyelundupan senjata, pencucian uang, terorisme, *international economic crime* dan *cyber crime*.

<sup>25</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI-Press, 2010), hlm. 119.



2. Untuk mengetahui yurisdiksi dan upaya yang dimiliki oleh negara-negara pantai dalam memberantas *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka.
3. Untuk mengetahui kerjasama *anti-piracy* yang dilakukan di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka.

#### 1.4 Kerangka Konseptual

Kerangka Konseptual merupakan penggambaran hubungan antara konsep-konsep khusus yang ingin diteliti atau akan diteliti. Suatu konsep bukan merupakan gejala yang akan diteliti, akan tetapi merupakan suatu abstraksi dari gejala tersebut.<sup>26</sup>

##### ***Armed robbery***

*Armed robbery* (perampokan di laut) adalah jenis pembajakan laut yang baru di mana tindakan pembajakan tidak terjadi di laut lepas. *Armed robbery* terjadi di dalam laut teritorial, perairan kepulauan atau perairan pedalaman. Pada *armed robbery* tindakan terjadi di dalam yurisdiksi tunggal dari negara pantai yang bersangkutan.<sup>27</sup>

##### **Laut lepas**

Laut lepas merupakan semua bagian dari laut yang tidak mencakup zona ekonomi eksklusif, laut teritorial atau perairan pedalaman dari suatu negara, atau perairan kepulauan dari negara kepulauan.<sup>28</sup>

##### **Laut teritorial**

Laut teritorial merupakan wilayah perairan dari suatu negara yang lebarnya 12 mil laut diukur berdasarkan garis pangkal pantai pada saat surut.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, hlm. 132.

<sup>27</sup> Kwa Chong Guan dan John K. Skogan, *ed.*, *Maritime Security in Southeast Asia*, (London: Routledge, 2007), hlm. 104.

<sup>28</sup> *Article 86 The Law of the Sea Convention, all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State.*

Pada perairan ini negara mempunyai kedaulatan yang penuh, akan tetapi negara pantai dibatasi dengan kewajiban untuk menjamin dilaksanakannya hak lintas damai (*innocent passage*) terhadap kapal-kapal asing.<sup>30</sup>

### ***Piracy***

*Piracy* adalah segala tindakan yang melawan hukum, penahanan atau perampokan yang dilakukan untuk kepentingan pribadi oleh awak kapal atau penumpang dari kapal (pesawat) milik swasta terhadap kapal (pesawat) lain atau orang atau barang yang ada di atas kapal tersebut yang terjadi di laut lepas di luar yurisdiksi dari negara manapun.<sup>31</sup>

### **Selat**

Selat adalah bagian perairan yang sempit atau perairan yang menghubungkan dua laut atau wilayah perairan luas lainnya.<sup>32</sup> Dalam tulisan ini selat yang dimaksud adalah selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional adalah perairan yang menghubungkan satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.<sup>33</sup>

### **Yurisdiksi**

Yurisdiksi adalah kuasa yang digunakan oleh negara terhadap orang, barang, atau kejadian.<sup>34</sup> Lebih lanjut, yurisdiksi menyangkut mengenai kewenangan dari negara berdasarkan hukum internasional untuk mengatur orang,

---

<sup>29</sup> Pasal 3 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>30</sup> Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, hlm. 173.

<sup>31</sup> Pasal 101 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>32</sup> R.R Churchill dan A.V Lowe, *The Law of the Sea*, ed.3, (Manchester: Manchester University Press, 1999), hlm. 102.

<sup>33</sup> Pasal 37 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>34</sup> Peter Malanczuk, *Akehurst's Modern Introduction to International Law*, hlm. 109.

barang, dan keadaan dan merefleksikan prinsip dasar dari kedaulatan suatu negara, persamaan negara dan tidak campur tangan pada urusan dalam negeri.<sup>35</sup>

### **Yurisdiksi Universal**

Berdasarkan asas ini setiap negara mempunyai yurisdiksi untuk mengadili kejahatan yang khusus.<sup>36</sup> Dasar dari asas ini adalah kejahatan yang terjadi merupakan suatu kejahatan khusus terhadap komunitas internasional secara keseluruhan.<sup>37</sup>

### **Zona Ekonomi Eksklusif**

Zona ekonomi eksklusif adalah suatu jalur laut yang terletak di luar dan berdampingan dengan laut teritorialnya.<sup>38</sup> Lebar zona ekonomi eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut diukur dari garis-garis pangkal pantai yang sama yang digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial.

## **1.5 Metode Penelitian**

Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian deskriptif, yaitu suatu penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan, atau gejala-gejala lainnya, dengan maksud terutama untuk mempertegas hipotesis-hipotesis agar dapat membantu di dalamnya memperkuat teori-teori lama atau di dalam kerangka menyusun teori-teori baru.<sup>39</sup> Penulisan makalah ini dilaksanakan dalam bentuk penelitian yuridis normatif<sup>40</sup>, yakni penelitian yang dilakukan terhadap hukum positif tertulis maupun tidak tertulis.

---

<sup>35</sup> Malcolm N. Shaw, *International Law*, ed. 6, (Cambridge: Cambridge University Press, 2008), hlm. 645.

<sup>36</sup> *Ibid.*, hlm. 668.

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> Pasal 55 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>39</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, hlm.10.

<sup>40</sup> Sri Mamudji et.al., *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hlm 9-10.

Penelitian hukum sendiri merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya.<sup>41</sup> Di dalam makalah ini, data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari masyarakat, pada penulisan ini penulis akan melakukan wawancara untuk mendukung data-data yang dibutuhkan. Selanjutnya, data sekunder yakni yang diperoleh melalui dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berbentuk laporan, dan bahan tertulis lainnya. Bahan pustaka yang digunakan tersebut merupakan bahan pustaka hukum yang dilihat dari kekuatan mengikatnya dapat dibagi menjadi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.<sup>42</sup>

Yang menjadi bahan hukum primer pada tulisan ini adalah:

1. Konvensi Hukum Laut Internasional (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982).
2. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (SUA Convention) dan 2005 Protocol of SUA.
3. ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed robbery against Ships in Asia*).

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti misalnya, rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan seterusnya.<sup>43</sup> Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam makalah ini adalah buku-buku, jurnal hukum, dan artikel yang berkaitan dengan Hukum Internasional, Hukum Laut, Hukum Perjanjian Internasional, dan pembajakan di laut dan perampokan di laut. Bahan hukum tertier merupakan bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, antara lain kamus,

---

<sup>41</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, hlm 43.

<sup>42</sup> *Ibid.*, hlm. 52.

<sup>43</sup> *Ibid.*

ensiklopedi, indeks kumulatif, dan seterusnya.<sup>44</sup> Bahan hukum tertier yang digunakan dalam makalah ini adalah kamus bahasa Indonesia dan kamus hukum.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Penelitian ini dibagi menjadi lima bab, yaitu:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Menjelaskan mengenai latar belakang yang menjadi permasalahan dari penelitian ini. Isu keamanan di laut, khususnya ancaman mengenai *piracy* dan *armed robbery* di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan merupakan masalah yang dihadapi sebagian besar negara Asia. Untuk itu, kerjasama regional dibutuhkan untuk menanggulangi masalah tersebut. Dalam bab ini akan dirumuskan mengenai pokok permasalahan dan tujuan dari penulisan serta kerangka konseptual dari konsep-konsep yang digunakan oleh penulis dalam penulisan skripsi.

### **BAB II KETENTUAN HUKUM INTERNASIONAL DAN KASUS-KASUS MENGENAI *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI LAUT CINA SELATAN SELAT MALAKA**

Menjelaskan mengenai tinjauan mengenai *piracy* dan *armed robbery*. Dalam bagian tinjauan tersebut akan dijelaskan mengenai pengertian, sejarah, dan bagaimanakah hukum internasional mengatur mengenai masalah *piracy* dan *armed robbery*. Selain itu akan dijelaskan pula mengenai perkembangan dari *piracy* dan *armed robbery* sebelum dan sesudah UNCLOS 1982. Selanjutnya pada bagian ini akan membahas kasus-kasus mengenai *piracy/armed robbery* yang terjadi di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan.

### **BAB III YURISDIKSI DAN UPAYA NEGARA-NEGARA PANTAI DALAM MEMBERANTAS *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI LAUT CINA SELATAN DAN SELAT MALAKA**

Bab ini menjelaskan mengenai yurisdiksi negara manakah yang berwenang dan bagaimana upaya yang dilakukan oleh tiap-tiap negara dalam menangani masalah *piracy* dan *armed robbery* baik secara masing-masing

---

<sup>44</sup> *Ibid.*

ataupun melalui kerjasama. Pada bab ini penulis memfokuskan penulisan skripsi pada tiga negara, yaitu Singapura, Malaysia, dan Indonesia.

#### **BAB IV KERJA SAMA REGIONAL DALAM MEMBERANTAS *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI LAUT CINA SELATAN DAN SELAT MALAKA**

Menjelaskan mengenai upaya regional apa saja yang telah dilakukan untuk menanggulangi masalah *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan. Selain itu, akan dibahas mengenai upaya kerjasama multilateral dan kerjasama regional di wilayah Asia. Penulis memfokuskan mengenai masalah kerjasama ini terkait dengan Operasi MALSINDO (Malaysia, Indonesia, Singapura) dan *Malacca Strait Patrols* (MSP), *South China Sea Workshop Process*, ReCAAP (*Regional Agreement on Combating Piracy in Asia*), ASEAN *Maritime Forum* (AMF).

#### **BAB V PENUTUP**

Bab ini akan menyimpulkan penulisan dan menjawab hal-hal yang menjadi pokok permasalahan yang diuraikan dalam bab pertama. Selain itu bab ini juga akan menyampaikan saran penulis terkait dengan topik penulisan skripsi ini.

## BAB 2

### KETENTUAN HUKUM INTERNASIONAL DAN KASUS-KASUS MENGENAI *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI LAUT CINA SELATAN DAN SELAT MALAKA

#### 2.1 *Piracy* dan *Armed robbery* dalam Hukum Internasional

Saat ini kebanyakan perdagangan di dunia dilakukan melalui jalur maritim. Dengan demikian perairan yang dijadikan jalur perdagangan akan memberikan daya tarik tersendiri terhadap para bajak laut. Adanya barang yang bernilai ekonomis mendorong para bajak laut untuk merampok dan melakukan kejahatan untuk mengambil barang tersebut. Lebih lanjut, tidak jarang akibat dari serangan para bajak laut ini mengorbankan nyawa manusia<sup>45</sup> atau pun mencemari laut akibat bocornya kapal tanker yang dibajak. *Piracy* atau pembajakan di laut menjadi suatu hal yang mengkhawatirkan bagi masyarakat internasional. Hal ini dikarenakan ancaman dapat menimpa siapa saja tanpa terkecuali. Pembajakan di laut bukanlah suatu kejahatan yang baru melainkan kejahatan yang sudah sangat tua keberadaannya. Bagian ini selanjutnya akan menjelaskan mengenai tinjauan lebih lanjut berkenaan dengan pembajakan di laut baik sejarah, definisi, dan pengaturan dalam hukum internasional.

##### 2.1.1 Latar belakang dan tinjauan mengenai *piracy* dan *armed robbery*

Istilah *piracy* dalam tradisi barat berasal dari konsep Romawi dan Yunani yang pada awalnya pengertian *piracy* tidak termasuk pada pengertian kejahatan, berbeda halnya dengan interpretasi masa kini.<sup>46</sup> Romawi menggunakan dua kata yang berbeda untuk mendeskripsikan *piracy*, yaitu *pradeo* dan *pirata*. Kata *pirata* sendiri berasal dari bahasa Latin yaitu *transire, a transeundo mare* yang berarti kesatria maritim atau laksamana atau panglima di laut.<sup>47</sup> *Pirata* memiliki arti

---

<sup>45</sup> IMO Doc. MSC.4/Circ.169, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report*, 1 April 2011, hlm. 2. Dalam laporan tersebut diketahui ada sekitar delapan orang yang tewas akibat serangan pembajak.

<sup>46</sup> Derek Johnson dan Mark Valencia, *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*, (Singapore: ISEAS, 2005), hlm. 3.

<sup>47</sup> James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, (California: Praeger, 2011), hlm.6.

“percobaan” atau “menyerang”. *Pirata* merupakan kata turunan dari bahasa Yunani yaitu “*peirates*” yang artinya penjahat yang merampas di laut dan juga menjadi kata dalam bahasa Inggris yaitu “*pirate*”.<sup>48</sup> Di Yunani, kata *peirato* menandakan sebagai suatu hal yang “*semi-sovereign*”, deskripsi yang memberikan suatu dilema kuno terhadap *piracy*, yaitu apakah *piracy* dianggap sebagai peperangan kapal laut atau sebagai kejahatan maritim.

Selama masa abad pertengahan dan awal Renaissance, kata *pirata* berubah arti dari *belligerent* (pemberontak) dalam konteks perang berubah menjadi *privateer*<sup>49</sup> illegal.<sup>50</sup> Istilah ini digunakan secara peyoratif untuk mendeskripsikan seseorang yang merampas kapal dan barang namun resiko tersebut diterima oleh pemerintah sebagai akibat keikutsertaan mereka dalam meningkatkan perdagangan dan hal tersebut tidak secara sah dianggap sebagai kejahatan.<sup>51</sup>

Keberadaan bajak laut dalam budaya barat dipercaya telah muncul sejak zaman dahulu, kerajaan Romawi mengenal adanya pembajakan di laut sejak abad pertama sebelum masehi di mana pada saat itu orang romawi melakukan ekspedisi panjang untuk menghukum para bajak laut di sepanjang pantai Dalmatia di Adriatic (sekarang Kroasia).<sup>52</sup> Pada awalnya dalam sistem negara-negara Eropa *piracy* merupakan praktik yang sah. Para bajak laut memberikan andil dalam perdagangan dengan menghasilkan pendapatan bagi penguasa, melemahkan musuh dengan menyerang kapal dan menyalurkan barang langka yang murah

---

<sup>48</sup> Joshua Michael Goodwin, “Universal Jurisdiction and the Pirate: Time for an Old Couple to Part”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, (May, 2006), hlm. 5.

<sup>49</sup> *Privateers in international law were defined as “vessels belonging to private owners, and sailing under commission of war empowering the person to whom it is granted to carry on all forms of hostility which are permissible at sea by the usages of war”*. William Edward Hall, *A Treatise on International Law 8<sup>th</sup> ed.*, ed. A. Pearce Higgins (Oxford: Clarendon Press, 1924), hlm. 620-621.

<sup>50</sup> Derek Johnson dan Mark Valencia, *Piracy and in Southeast Asia: Status, Issues, Responses*, hlm. 4.

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>52</sup> James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, hlm. 11



kepada pasar Eropa.<sup>53</sup> Salah satu bajak laut yang paling sukses di Inggris bahkan diberikan suatu gelar bangsawan.<sup>54</sup>

Zaman dahulu di Inggris terdapat perbedaan antara pembajak independen dan *state sponsored privateers* (perompak berkebangsaan). *Piracy* sering menyamar sebagai perompak berkebangsaan dengan perbedaan bahwa perompak berkebangsaan dilakukan di bawah otorisasi negara yang diberikan melalui lisensi yang dikeluarkan oleh *prize court*<sup>55</sup> semacam pengadilan maritim untuk kapal pada saat perang. Dengan demikian, Inggris memanipulasi status hukum dari *piracy* untuk memenuhi kepentingan politik atau militer.<sup>56</sup> Namun demikian, praktek *privateering* diakhiri dengan munculnya Treaty of Paris 1856.

Publikasi Renaissance dan ahli hukum seperti yuris Hugo Grotius (1583-1645) yang selalu disebut sebagai bapak hukum internasional modern, yuris Italia Alberico Gentilis (1552-1608), dan yuris dari Inggris John Selden (1584-1654) menarik pengertian *piracy* berdasarkan bacaan klasik untuk mendukung dalil mereka terhadap hukum internasional. Gentilis secara khusus mendeskripsikan *piracy* sama seperti halnya kumpulan orang yang merampok di daratan.<sup>57</sup> Selanjutnya, Grotius mendalilkan bahwa *piracy* sama dengan gerombolan perampok di laut atau di darat.<sup>58</sup> Grotius menganggap *piracy* sebagai gangguan terhadap perdagangan menurut hukum dan kedaulatan negara. Dengan demikian,

---

<sup>53</sup> Wu Sichun dan Keyuan Zou, *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*, (England: Ashgate, 2009), hlm. 135.

<sup>54</sup> Janice E. Thomson, *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton: Princeton University Press, 1994, 107–108.

<sup>55</sup> *A court having jurisdiction to adjudicate the captures made at sea in time of war* (Bryan A. Garner, Blacks Law Dictionary 8<sup>th</sup> Edition).

<sup>56</sup> Lucas Bento “Toward an International Law of *Piracy Sui Generis*: How the Dual Nature of Maritime *Piracy* Law Enables *Piracy* to Flourish”, *Berkeley Journal of International Law*, (UC Berkeley, 2011), hlm. 2.

<sup>57</sup> Derek Johnson dan Mark Valencia, *Piracy and in Southeast Asia: Status, Issues, Responses*, hlm. 4.

<sup>58</sup> *Ibid.*

untuk menangani hal tersebut negara dapat menggunakan yurisdiksinya, salah satunya yaitu memperluas okupasi di laut dengan menempatkan kapal perang.<sup>59</sup>

Di Asia sendiri sejarah mengatakan bahwa pembajakan di laut terjadi juga di kawasan Asia, pelaut dan perkampungan di daerah pantai sepanjang Samudera Hindia, Laut Cina Selatan, dan Laut Cina Timur rentan diserang oleh bajak laut.<sup>60</sup> Salah satu contoh bajak laut yang ada di Asia dapat ditemukan di Jepang yang biasa disebut dengan *wokou*. Mereka menyerang di sepanjang garis pantai Cina dan Korea pada awal abad ke-13 dan menurun pada abad ke-16. Istilah *wokou* dalam bahasa Cina merupakan kombinasi dari *wo* yang artinya orang Jepang dan *kou* yang mengacu pada penjahat atau penyerang. Kata *wokou* dalam bahasa Korea diartikan sebagai “*waegu*” dan di bahasa Jepang sebagai “*wako*”. Kata *wokou* masih digunakan di Cina dan Korea sebagai kata hinaan bagi bajak laut Jepang.<sup>61</sup>

## 2.1.2 Definisi *piracy* dan *armed robbery*

### 2.1.2.1 *Piracy*

Menurut *black's law dictionary piracy* adalah perampokan, penculikan dan kejahatan lain yang dilakukan di laut.<sup>62</sup> Salah satu sarjana hukum internasional yang terkenal, Oppenheim memberikan pengertian mula-mula dari pembajakan laut ialah sebagai perbuatan kekerasan atau penyerangan dengan melanggar hukum yang dilakukan oleh suatu kapal partikelir (bukan kepunyaan suatu Negara) di samudera raya terhadap suatu kapal lain dengan maksud untuk merampok atau mencuri barang-barang dengan kekerasan.<sup>63</sup>

---

<sup>59</sup> *Ibid.*

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> *Ibid.*, hlm.17.

<sup>62</sup> Bryan A. Garner, ed., *Black's Law Dictionary 8<sup>th</sup> Edition*, (Minnesota: Thomson West, 2004), hlm. 3646.

<sup>63</sup> Oppenheim- Lauterpacht, *International Law*, (London: Longman), hlm. 595.

Selanjutnya mengenai perkembangan *piracy* ditandai oleh salah satu *dissenting opinion* dari Hakim Moore di *Lotus Case* di mana dalam *dissenting opinion* tersebut beliau mengatakan:<sup>64</sup>

*in the case of what is known as piracy by law of nations, there has been conceded a universal jurisdiction, under which the person charged with the offence may be tried and punished by any nation into whose jurisdiction he may come. I say 'piracy' numerous acts which do not constitute piracy by law of nations, and which therefore are not of universal cognizance, so as to be punishable by all nations. Piracy by law of nations, in its jurisdictional aspects, is sui generis. Though statutes may provide for its punishment, it is an offence against the law of nations; and as the scene of the pirate's operations is the high seas, which it is not the right or duty of any nation to police, he is denied the protection of the flag which he may carry, and is treated as an outlaw, as the enemy of all mankind- hostis humani generis-whom any nation may in the interest of all capture and punish.*

Pada *dissenting opinion* Hakim Moore, beliau menyebutkan bahwa suatu tindakan merupakan *piracy* apabila tindakan tersebut melanggar hukum antar bangsa dalam hal ini hukum internasional. Lebih lanjut kejadian tersebut harus terjadi di laut lepas yang bebas dari yurisdiksi negara mana pun. Beliau menambahkan bahwa *piracy* adalah musuh umat manusia dan setiap negara karena kepentingannya berhak menangkap dan menghukumnya.

Hukum internasional membedakan antara *piracy* dan *armed robbery*. Secara umum definisi yang terdapat dalam kamus *piracy* antara lain:<sup>65</sup>

1. *Robbery committed at sea* (the American Heritage Dictionary of the English Language, 2000);
2. *An act of robbery especially on the high seas, specifically: an illegal act of violence, detention, or plunder committed for private ends by crew or passengers of a private ship or aircraft against another ship or aircraft on the high seas or in place outside the jurisdiction of any state* (Merriam-Webster Dictionary of Law, 1996) dan

---

<sup>64</sup> PCIJ, ser.A, no.10 (1927), p. 70.

<sup>65</sup> Melda Kamil Ariadno, *Hukum Internasional Hukum yang Hidup*, (Jakarta: Diadit Media, 2007), hlm. 170.

3. *Robbery on the high seas; taking a ship away from the control of those who are legally entitled to it* (wordnet 2.0. Princeton University, 2003).

#### **2.1.2.2 Piracy Menurut High Seas Convention 1958**

High Seas Convention 1958 pada Pasal 15 menyebutkan mengenai pengertian dari *piracy*. Pasal tersebut berbunyi:

*Piracy consists of any of the following acts:*

1. *Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:*
  - (a) *On board such ship or aircraft;*
  - (b) *Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;*
2. *Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;*
3. *Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph 1 or sub-paragraph 2 of this Article.*

Pengertian *piracy* yang ada pada High Seas Convention 1958 mensyaratkan bahwa tindakan dapat dikatakan *piracy* apabila kejahatan dilakukan terhadap kapal atau pesawat, orang atau barang atas tujuan kepentingan pribadi dan terjadi di laut lepas dan di luar yurisdiksi suatu negara.

#### **2.1.2.3 Piracy dilihat dari United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982**

UNCLOS 1982 menjadi salah satu instrumen hukum internasional yang sangat penting dalam bidang hukum laut. UNCLOS menjadi penting karena terciptanya keseragaman pengaturan mengenai hukum laut di semua negara di dunia. UNCLOS tidak hanya memperkenalkan rezim laut baru seperti zona ekonomi eksklusif dan juga rezim *archipelagic waters* (perairan kepulauan) tetapi juga menjadi salah satu instrumen hukum internasional yang memberikan pengaturan mengenai *piracy* yang terjadi di laut.

Definisi yang tertuang dalam pasal 101 UNCLOS dan peraturan lain yang berkaitan dengan *piracy* di laut lepas pada dasarnya sama dengan yang ada di

Geneva Convention on the High Seas 1958.<sup>66</sup> UNCLOS menyatakan bahwa *piracy* terjadi hanya di luar laut teritorial dari negara pantai.

*Piracy* secara umum dapat diartikan sebagai segala tindakan kejahatan yang terjadi di laut. UNCLOS dalam Pasal 101 memberikan definisi tersendiri mengenai *piracy*. Pasal 101 UNCLOS menyebutkan:

*Piracy consists of any of the violence acts:*

- (a) *Any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:*
  - (i) *On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;*
  - (ii) *Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;*
- (b) *Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;*
- (c) *Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).<sup>67</sup>*

Definisi yang tertuang dalam Pasal 101 UNCLOS terdiri dari empat elemen:<sup>68</sup>

1. Tindakan kejahatan yang melibatkan kekerasan, penahanan, dan perbuatan pembinaan;
2. Dilakukan untuk kepentingan pribadi;
3. Melibatkan dua kapal (pesawat); dan
4. Terjadi di laut lepas.

Namun demikian, terdapat suatu batasan terkait definisi mengenai *piracy* yang diatur oleh UNCLOS. Definisi yang terdapat dalam UNCLOS lebih sempit karena definisi tersebut hanya dapat diterapkan terhadap kegiatan pembajakan yang terjadi di laut lepas dan hanya dapat dilakukan oleh satu kapal terhadap kapal lainnya.<sup>69</sup> Selanjutnya bentuk kekerasan yang dilakukan di laut teritorial

---

<sup>66</sup> Vivian Louis Forbes, *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-enclosed Seas*, (Singapura: Singapore University Press, 2001), hlm. 105.

<sup>67</sup> Pasal 101 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>68</sup> Rosemary Collin dan Daud Hassan, "Applications and Shortcomings of the Law of the Sea in Combating *Piracy*: A South East Asian Perspective", *Journal of Maritime Law and Commerce*, (Januari, 2009), Hlm. 4.

tanpa keterlibatan dari dua kapal seperti contohnya kekerasan mengambil kendali sebuah kapal yang dilakukan oleh awak kapal atau penumpang, bahkan apabila tindakan tersebut terdiri dari aksi menahan orang untuk meminta uang tebusan tidak dikategorikan sebagai *piracy* sebagaimana diatur oleh UNCLOS.<sup>70</sup> Selain pengertian Pasal 101 UNCLOS suatu kapal perang, kapal atau pesawat udara pemerintah yang awak kapalnya telah memberontak dan telah mengambil alih pengendalian atas kapal atau pesawat udara dapat disamakan dengan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh suatu kapal atau pesawat udara perompak.<sup>71</sup> Akibatnya kapal perang pemerintah yang awak kapalnya telah melakukan pemberontakan maka tindakan-tindakannya tersebut dikategorikan sebagai *piracy*.

#### 2.1.2.4 *Piracy* menurut IMB (International Maritime Bureau)

Sudah menjadi kenyataan bahwa rezim anti *piracy* yang terdapat pada UNCLOS tidak mencakup pada kegiatan pembajakan yang terjadi di laut teritorial, perairan pedalaman atau perairan kepulauan dari suatu negara. Kesulitan muncul ketika kebanyakan penyerangan terhadap kapal terjadi pada batas dua belas mil dari laut teritorial atau perairan kepulauan dari suatu negara kepulauan dan bukan di laut lepas. Dengan demikian, lazimnya insiden tersebut secara hukum tidak dianggap sebagai *piracy*, akan tetapi insiden ini dikategorikan sebagai *armed robbery*.<sup>72</sup> Mengatasi masalah tersebut IMB mengadopsi definisi yang lebih luas mengenai *piracy*, yaitu:

*“Piracy is an act of boarding any vessel with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act.”*

---

<sup>69</sup> Tullio Treves, “*Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia*”, *The European Journal of International Law Vol. 20 no. 2*, (2009), hlm. 402.

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> Pasal 102 Konvensi Hukum Laut.

<sup>72</sup> Kwa Chong Guan dan John K. Skogan, *ed.*, *Maritime Security in Southeast Asia*, (London: Routledge, 2007), hlm. 64.

Definisi IMB yang luas mengenai *piracy* mencakup pada kejahatan mulai dari pencurian di pelabuhan sampai pembajakan. Lebih lanjut definisi yang luas ini dapat menyebabkan peningkatan jumlah insiden *piracy* yang terjadi.<sup>73</sup>

#### 2.1.2.5 *Armed robbery at sea*

Bertambah luasnya batas suatu negara membuat kesulitan lain yang lebih khusus mengenai buramnya pembedaan antara *piracy* dan *armed robbery at sea*.<sup>74</sup> Menurut hukum internasional, *sea robbery/armed robbery* merupakan serangan yang tidak termasuk ke dalam tindakan pembajakan (*piracy*) yang murni tetapi kejahatan yang terjadi di laut teritorial sama halnya dengan perampokan bersenjata yang terjadi di daratan dan seharusnya ditangani oleh polisi negara pantai tempat terjadinya kejadian.

Variasi moderen dari penyerangan ini tidak terlepas dari adanya tipu muslihat di mana orang yang melakukan kejahatan berpura-pura menjadi penjaga pantai atau pengawas pajak.<sup>75</sup> *Armed robbery* merupakan terminologi hukum yang digunakan untuk mendeskripsikan serangan terhadap kapal dagang di pelabuhan atau laut teritorial, berbeda dengan kegiatan pembajakan yang biasa dilakukan di laut lepas di luar yurisdiksi salah satu negara. Menurut hukum internasional, serangan yang terjadi di dekat pantai tersebut bukanlah suatu tindakan yang dikategorikan sebagai *piracy* tetapi lebih kepada serangan kejahatan pada kapal atau awak kapal, sama jenisnya seperti perampokan bersenjata yang mungkin terjadi di laut teritorial atau pelabuhan.<sup>76</sup> Dengan demikian, *armed robbery* seharusnya ditangani oleh aparat negara pantai.

---

<sup>73</sup> Adam Young and Mark Valencia, "Conflation of *Piracy* and Terrorism in Southeast Asia", *Contemporary Southeast Asia* Vol. 25 No. 2, (Agustus, 2003), hlm.

<sup>74</sup> David F. Marley, *Modern Piracy*, (United States of America: ABC-CLIO, 2011), hlm. 20.

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> *Ibid.*, hlm. 277.

### 2.1.2.5.1 *Armed robbery* menurut IMO

Mengenai *armed robbery* merupakan hal yang baru sehingga tidak ada satu pasal pun dalam UNCLOS 1982 yang mengatur bahkan menyinggung mengenai hal ini. UNCLOS hanya mengenal definisi *piracy* konvensional yang terjadi di laut lepas di luar yurisdiksi dari suatu negara. Oleh karena, *armed robbery* tidak terjadi di laut lepas maka sudah sepatutnya ada definisi lebih lanjut mengenai hal ini. Organisasi Maritim Internasional atau International Maritime Organization (IMO) sebagai salah satu organ yang bernaung dibawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) memberikan definisi mengenai apa yang dimaksud dengan *armed robbery*.

Menurut IMO yang dimaksud dengan *armed robbery* adalah:<sup>77</sup>

1. *Any illegal act of violence detention or any act of depredation, or threat thereof, other than act of piracy, committed for private and directed a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters archipelagic waters and territorial sea;*
2. *Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.*

Pada dasarnya definisi mengenai *armed robbery* yang dibuat oleh IMO masih dijiwai oleh definisi *piracy* yang ada dalam UNCLOS. Hal ini dapat dilihat dari pengertian yang diberikan hanya saja terdapat perbedaan mengenai tempat terjadinya *armed robbery*, yaitu pada perairan pedalaman, laut teritorial, dan perairan kepulauan.

## 2.1.3 Ketentuan hukum internasional dalam pemberantasan *piracy*

### 2.1.3.1 UNCLOS 1982

*Piracy* merupakan kejahatan yang dikecam oleh hukum internasional. Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) dalam salah satu pasalnya menyebutkan:

*“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>78</sup>

---

<sup>77</sup> International Maritime Organization, *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*, IMO Assembly Resolution A. 1025 (26) (adopted 18 December 2009).

<sup>78</sup> Pasal 100 Konvensi Hukum Laut.



Pasal ini mewajibkan semua negara untuk bekerjasama dalam menekan kegiatan pembajakan di laut. Tugas untuk bekerjasama ini diatur dengan persyaratan bahwa setiap negara harus bertindak berdasarkan pada asas itikad baik sesuai dengan Pasal 300 UNCLOS.<sup>79</sup>

Hukum internasional memberi hak kepada semua negara untuk menangkap bajak laut di laut lepas dan menghukum bajak laut atas tindakan pembajakan yang terjadi di laut lepas. Menurut UNCLOS peraturan mengenai pembajakan di laut ini dapat diterapkan apabila tindakan pembajakan terjadi di luar daerah teritorial kedaulatan negara lain, seperti zona ekonomi eksklusif (yang dideskripsikan sebagai rezim hukum khusus)<sup>80</sup> dari negara pantai. Hal ini secara implisit disebutkan pada Pasal 58(2).<sup>81</sup>

Pasal 104 UNCLOS menyatakan:

*“A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.”*

UNCLOS mengatur mengenai penangkapan dari kapal bajak laut di mana hal ini tertuang dalam pasal 105 mengenai hak untuk menahan kapal bajak laut.

Pasal 105 UNCLOS menyatakan:

*“on the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State 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 seize the property on board.”*

Hanya kapal perang atau pesawat militer atau kapal lain bukan militer yang diberi kewenangan oleh negara yang memiliki kuasa untuk menahan kapal atau pesawat pembajak.

Pasal 106 UNCLOS menyatakan:

---

<sup>79</sup> *States Parties shall fulfil in good faith the obligations assumed under this Convention and shall exercise the rights, jurisdiction and freedoms recognized in this Convention in a manner which would not constitute an abuse right.*

<sup>80</sup> Pasal 55 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>81</sup> Vivian Louis Forbes, *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-enclosed Seas*, hlm. 105.

*“Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft for any loss or damage caused by the seizure.”*

Pasal 107 UNCLOS menyatakan:

*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.*

Pengaturan mengenai laut lepas yang terdapat di UNCLOS dapat pula diterapkan pada zona ekonomi eksklusif. Hal ini dapat dilihat pada Pasal 58(2) UNCLOS di mana sebagian ketentuan dari high seas berlaku terhadap zona ekonomi eksklusif selama tidak ada ketentuan lain yang mengatur mengenai zona ekonomi eksklusif.<sup>82</sup> Lebih lanjut, negara pantai tidak memiliki yurisdiksi teritorial pada zona ekonomi eksklusif, tetapi mungkin menggunakan yurisdiksinya terbatas pada hal-hal tertentu.<sup>83</sup> Zou Keyuan berpendapat ketentuan mengenai *piracy* yang ada di UNCLOS dapat pula diterapkan pada ZEE walaupun kejadian tersebut terjadi dalam yurisdiksi suatu negara hal ini didasarkan pada Pasal 58(2) UNCLOS.<sup>84</sup>

Namun demikian, Hasjim Djalal berpendapat lain dengan mempertimbangkan Pasal 86 UNCLOS<sup>85</sup> dan tanpa prasangka terhadap kebebasan pelayaran dan penerbangan di atas ZEE, dapat dikatakan bahwa kegiatan

---

<sup>82</sup> *Article 88 to 115 and other pertinent rules of international law apply to the exclusive economic zone in so far as they are not incompatible with this Part.* Pasal 88 sampai 115 sendiri berisi mengenai pengaturan tentang laut lepas.

<sup>83</sup> *Article 56 (1)(b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:*

- (i) the establishment and use of artificial islands, installations and structures;*
- (ii) marine scientific research;*
- (iii) the protection and preservation of the marine environment;*

<sup>84</sup> Zou Keyuan, “Implementing the United Nations Convention on the Law of the Sea in East Asia: Issues and Trends”, *Singapore Year Book of International Law* (2005), hlm. 11.

<sup>85</sup> *The provisions of this Part apply to all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State. This article does not entail any abridgement of the freedoms enjoyed by all States in the exclusive economic zone in accordance with article 58.*

pembajakan dalam ZEE masuk ke dalam yurisdiksi nasional dari suatu negara, karena laut lepas secara umum dimengerti sebagai area di luar ZEE.<sup>86</sup> Kebebasan pelayaran dijamin dalam ZEE oleh UNCLOS 1982 Pasal 58 (1) dan Pasal 87 Paragraph 1a. Lebih lanjut menurut Hasjim Djalal *armed robbery* yang terjadi di ZEE dapat mengganggu kebebasan pelayaran dan tindakan untuk mencegah *armed robbery* yang terjadi di ZEE dapat menjadi suatu pokok kerja sama antar negara.<sup>87</sup>

Definisi *piracy* di UNCLOS sangatlah sempit untuk dapat membahas serangan yang terjadi terhadap kapal di Asia Tenggara. Masalah pertama adalah pembatasan terhadap kejadian di laut lepas, kedua ketidakpastian mengenai tindakan yang seperti apakah yang dapat memenuhi elemen kejahatan (perompakan). Ketentuan *piracy* dalam UNCLOS gagal untuk menyelesaikan masalah *piracy* karena pasal dalam UNCLOS berisi ketidak konsistenan. Hal ini yang mengakibatkan ketentuan dalam UNCLOS mengenai *piracy* tidak dapat secara cukup untuk memberantas *piracy* di Asia Tenggara.

### **2.1.3.2 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (the SUA Convention)**

Selain UNCLOS ada traktat tambahan mengenai pembajakan, yaitu *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (the SUA Convention) tahun 1988 dan protokolnya. Konvensi ini mengatur mengenai pembajakan terhadap kapal. Munculnya konvensi ini dikarenakan adanya pembajakan terhadap kapal *Achille Lauro* pada tahun 1985.

Lebih lanjut, konvensi ini meliputi tindakan ilegal yang tidak tergantung pada motif, baik politis atau pribadi, yang mendorong seseorang melakukan tindakan kejahatan. Tujuan dari Konvensi ini adalah menghukum siapa saja yang melakukan penyerangan dengan secara ilegal dan sengaja menahan atau menggunakan kendali terhadap kapal dengan kekuatan atau ancaman, atau melakukan tindakan yang kejam terhadap orang di dalam kapal dan jika tindakan tersebut dapat membahayakan keselamatan pelayaran dari kapal tersebut; atau

---

<sup>86</sup> Hasjim Djalal, *Combating Piracy : Co-operation Needs, Efforts, and Challenges* dalam Derek Johnson dan Mark Valencia, *Piracy and in Southeast Asia: Status, Issues, Response*, hlm.144.

<sup>87</sup> *Ibid.*

merusak kapal yang menyebabkan kerusakan pada kapal dan barang yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran dari kapal itu.

Selanjutnya setiap negara peserta dapat mengambil tindakan yang dianggap penting untuk menggunakan yurisdiksinya terhadap serangan telah disebutkan atau mengekstradisi pelaku penyerangan atau yang diduga sebagai pelaku kepada negara peserta lainnya yang memiliki yurisdiksi yang sama.

Konvensi ini berlaku juga pada serangan dilakukan di kapal yang mana kapal tersebut berlayar atau dijadwalkan berlayar menuju, melalui atau dari perairan diluar batas laut teritorial dari negara pantai; atau berlaku ketika pelaku penyerangan/yang diduga sebagai pelaku ditemukan di dalam wilayah dari negara peserta.<sup>88</sup>

Selanjutnya terdapat protokol tambahan yaitu, Protokol SUA. Protokol SUA Convention merupakan dokumen pelengkap dari Konvensi SUA. Protokol muncul karena adanya kelemahan dari SUA Konvention yang tidak mencakup seluruh tindak kekerasan yang membahayakan keselamatan laut. Kekurangan dari konvensi ini mendorong dibentuknya protokol untuk mencakup hal yang belum diatur oleh konvensi tersebut. Protokol selesai pada 14 Oktober 2005 di London, Inggris. Lebih lanjut, Protokol ini mulai berlaku setelah sembilan puluh hari ditandatanganinya protokol ini oleh dua belas negara peserta.<sup>89</sup>

Pasal 3 bis menyatakan bahwa seseorang dapat dikategorikan melakukan serangan apabila orang tersebut secara melawan hukum dan secara sengaja untuk mengintimidasi populasi, menggunakan kapal untuk membawa bahan peledak yang digunakan untuk tujuan sebagaimana dimaksud pasal ini.<sup>90</sup>

Pasal 8 bis mencakup kerja sama dan prosedur yang harus dipatuhi jika sebuah negara pihak berkeinginan untuk menaiki kapal yang berbendera salah satu negara pihak apabila pihak yang meminta memiliki alasan yang cukup untuk mencurigai bahwa kapal tersebut atau orang yang berada di dalam kapal tersebut

---

<sup>88</sup> Zou Keyuan, *Maritime Security in Southeast Asia*, 141.

<sup>89</sup> Pasal 18 ayat (1) 2005 Protokol Konvensi SUA.

<sup>90</sup> *Ibid.*, Pasal 3 bis.

telah atau akan terlibat dalam tindakan yang dalam konvensi ini dikategorikan sebagai tindak pidana.

### **2.1.3.3 Resolusi Dewan Keamanan PBB mengenai perlawanan terhadap *piracy***

Kegiatan pembajakan di laut pada tahun 2010 menunjukkan adanya peningkatan yang cukup signifikan, terjadi peningkatan sekitar 20,4 persen atau delapan puluh tiga kejadian dibandingkan dengan tahun 2009.<sup>91</sup> Kejadian pembajakan di laut terjadi khususnya di perairan Afrika Timur, yaitu Somalia.<sup>92</sup> Banyaknya kapal yang di bajak oleh kawan bajak laut di perairan Somalia tidak bisa hanya dibiarkan begitu saja akan tetapi harus ditanggulangi. Dunia internasional harus menyelesaikan masalah tersebut karena pemerintah Somalia tidak mampu untuk memberantas kegiatan pembajakan di wilayahnya.

Dewan Keamanan PBB (DK PBB) sebagai salah satu organ dari PBB yang mempunyai tugas untuk memelihara perdamaian dan keamanan internasional<sup>93</sup> tidak dapat menutup mata terhadap hal tersebut dan harus melakukan tindakan untuk memelihara perdamaian dan keamanan di wilayah perairan Somalia. DK PBB mengeluarkan beberapa resolusi untuk menyelesaikan masalah tersebut mulai dari resolusi nomor 1816 tahun 2008 sampai resolusi 1976 tahun 2011. Bagian selanjutnya membahas mengenai beberapa resolusi yang dikeluarkan oleh DK PBB.

---

<sup>91</sup> IMO Doc. MSC.4/Circ.169, Reports on Acts of *Piracy* and Armed Robbery against Ships Annual Report, 1 April 2011, hlm. 2.

<sup>92</sup> *Ibid.*

<sup>93</sup> Pasal 24 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa: *1. In order to ensure prompt and effective action by the United Nations, its Members confer on the Security Council primary responsibility for the maintenance of international peace and security, and agree that in carrying out its duties under this responsibility the Security Council acts on their behalf. 2. In discharging these duties the Security Council shall act in accordance with the Purposes and Principles of the United Nations. The specific powers granted to the Security Council for the discharge of these duties are laid down in Chapters VI, VII, VIII, and XII. 3. The Security Council shall submit annual and, when necessary, special reports to the General Assembly for its consideration.*

#### **2.1.3.3.1 Resolusi Dewan Keamanan PBB 1816**

Dalam resolusi ini Dewan Keamanan PBB bertindak berdasarkan *Chapter VII* Piagam PBB mendesak negara-negara yang kapal militer maupun pesawat militernya beroperasi di laut lepas dan udara pantai Somalia untuk waspada terhadap kegiatan *piracy* dan *armed robbery*, dan khususnya bagi Negara yang ingin menggunakan rute perdagangan maritim melewati pantai Somalia, harus berupaya untuk meningkatkan dan berkoordinasi dalam mencegah kegiatan *piracy* dan *armed robbery* di laut.

Lebih lanjut dalam resolusinya DK PBB memutuskan dalam waktu enam bulan dari dikeluarkannya resolusi ini, Negara yang bekerjasama dengan TGF (*Transitional Federal Government*) dalam memerangi *piracy* dan *armed robbery* di laut dari pantai Somalia diperbolehkan untuk:

1. Memasuki laut teritorial dari Somalia yang bertujuan menekan kegiatan *piracy* dan *armed robbery* di laut, sama seperti tindakan yang diperbolehkan pada laut lepas *piracy* menurut hukum internasional yang sesuai, dan
2. Menggunakan segala upaya untuk menekan *piracy* dan *armed robbery*.

#### **2.1.3.3.2 Resolusi 1838**

Resolusi ini pada dasarnya sama dengan resolusi 1816. Pada resolusi ini Dewan Keamanan PBB bertindak berdasarkan *Chapter VII* Piagam PBB di mana DK PBB dalam paragraf dua meminta negara-negara yang memiliki kepentingan dalam keamanan maritim untuk mengambil bagian melawan bajak laut di lepas pantai Somalia khususnya dengan mengirimkan kapal angkatan laut.

#### **2.1.3.3.3 Resolusi 1846**

Dewan Keamanan PBB pada resolusi ini menegaskan kembali pernyataannya terkait pembajakan laut yang terjadi di lepas pantai Somalia dan mengecam keras serta menyayangkan semua kegiatan bajak laut dan perampokan di laut terhadap kapal di laut teritorial dan laut lepas dari lepas pantai Somalia. Memanggil Negara-Negara dan organisasi regional untuk berkoordinasi, termasuk berbagi informasi melalui jalur bilateral atau melalui Perserikatan Bangsa-Bangsa, dalam usahanya untuk menghalangi kegiatan bajak laut dan perampokan di laut di lepas pantai Somalia.

DK PBB meminta Negara-negara dan organisasi regional yang mempunyai kapasitas untuk melakukan tugas tersebut untuk mengambil bagian dalam melawan pembajakan di laut dan perampokan di laut di lepas pantai Somalia, sesuai dengan resolusi ini dan dengan hukum internasional yang relevan, dengan mengirimkan kapal angkatan laut dan pesawat militer.

Pada paragraf sepuluh DK PBB memutuskan untuk jangka waktu 12 bulan dari dikeluarkannya resolusi ini Negara-Negara dan organisasi regional bekerjasama dengan TFG dalam memberantas bajak laut dan perampokan di laut di lepas pantai Somalia, di mana pemberitahuan lebih lanjut telah diberikan oleh TFG kepada Sekretaris Jenderal, diperbolehkan:

- a. memasuki laut teritorial dari Somalia untuk tujuan menekan kegiatan pembajakan di laut dan perampokan di laut, dengan cara yang sesuai dengan tindakan yang diperbolehkan di laut lepas mengenai pembajakan di laut berdasarkan hukum internasional yang relevan.
- b. Menggunakan, dalam laut teritorial Somalia, dengan cara yang sesuai dan konsisten dengan hukum internasional, segala upaya untuk menekan kegiatan pembajakan dan perampokan di laut.

Meminta Negara-Negara yang bekerjasama untuk mengambil langkah yang tepat untuk menjamin bahwa kegiatan yang mereka jalankan sesuai dengan kewenangan yang ada pada paragraf sepuluh tidak memiliki efek praktis dalam menyangkal atau mengurangi hak lintas damai terhadap kapal dari negara ketiga. Pada paragraph 15 DK PBB memperhatikan SUA Convention dan mendesak para negara peserta konvensi tersebut untuk menerapkan sepenuhnya kewajiban mereka menurut SUA Convention.

Resolusi Dewan Keamanan PBB mempunyai kekuatan mengikat terhadap negara-negara anggota PBB.<sup>94</sup> Dengan demikian, setiap keputusan yang diambil oleh Dewan Keamanan PBB harus diterima dan dijalankan oleh negara-negara anggota sesuai dengan Piagam PBB.<sup>95</sup> Lebih lanjut dalam setiap resolusi yang

---

<sup>94</sup> Edward C. Luck, *UN Security Council: Practice and Promise*, (London: Routledge, 2006), hlm. 16.

dikeluarkan oleh DK PBB terkait dengan aktifitas *piracy* di Pantai Lepas Somalia DK PBB selalu bertindak berdasarkan *Chapter VII* dari Piagam PBB. Hal ini menunjukkan bahwa kegiatan pembajakan di laut merupakan suatu hal yang serius yang dapat mengancam keamanan dan perdamaian internasional.

Namun demikian, resolusi yang dikeluarkan oleh DK PBB tidak serta merta dapat menjadi suatu hukum kebiasaan internasional. Resolusi ini hanya berlaku terhadap situasi yang terjadi di Somalia, walaupun ada beberapa resolusi yang menyatakan bahwa negara lain dapat memasuki laut teritorial Somalia tetapi resolusi ini hanya berlaku pada situasi yang terjadi di Somalia.<sup>96</sup>

*Piracy* merupakan salah satu jenis kejahatan transnasional, menurut UN *Convention on Against Transnational Organized Crime* yang dimaksud dengan kejahatan transnasional adalah apabila:<sup>97</sup>

1. Kejahatan dilakukan di lebih dari satu negara;
2. kejahatan dilakukan di satu negara tetapi bagian penting dari persiapan, perencanaan, dan kontrol terjadi di negara lain;
3. kejahatan dilakukan di satu negara tetapi melibatkan penjahat kriminal terorganisasi di lebih dari satu negara; dan
4. kejahatan dilakukan di satu negara tetapi memiliki efek yang substantial di negara lain.

Untuk dapat memberantas *piracy* tidak hanya dibutuhkan keinginan politis untuk menyelesaikan masalah tersebut tetapi juga dibutuhkan sumber daya yang sangat besar dan kewaspadaan yang terus menerus.<sup>98</sup> Dengan demikian sudah sewajarnya setiap negara berpegang pada Pasal 100 dari Konvensi Hukum Laut

<sup>95</sup> Pasal 25 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa: *The Members of the United Nations agree to accept and carry out the decisions of the Security Council in accordance with the present Charter.*

<sup>96</sup> Paragraph 9 Resolusi 1816 yang menyatakan: *Affirms that the authorization provided in this resolution applies only with respect to the situation in Somalia. . . .*

<sup>97</sup> Pasal 3 Paragraf 2 UN Convention Against Transnational Organized Crime 2000.

<sup>98</sup> Vivian Louis Forbes, *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-enclosed Seas*, hlm. 100.



yang menyebutkan bahwa semua negara wajib bekerjasama sampai dengan upaya yang maksimal dalam menekan pembajakan laut di laut lepas atau di mana saja di luar dari yurisdiksi negara mana pun.

## 2.2 Status Selat Malaka dan Laut Cina Selatan dilihat dari UNCLOS 1982

### 2.2.1 Status Selat Malaka

Selat Malaka tidak diragukan lagi merupakan jalur maritim yang paling penting di kawasan Asia. Sejarah mengatakan bahwa Selat Malaka diperkirakan sudah dikenal oleh dunia internasional sejak abad kelima masehi dan menjadi koridor antara Samudera Hindia dan pantai tenggara Pulau Sumatera.<sup>99</sup> Selanjutnya pada abad-abad berikutnya Selat Malaka dipergunakan bersama-sama dengan Selat Singapura dan menjadi jalur penghubung langsung antar samudera dari dan menuju Laut Cina Selatan.<sup>100</sup>

Terdapat dua contoh yang cukup untuk menyoroti betapa pentingnya Selat Malaka dalam kegiatan *international shipping* (pengangkutan barang melalui laut), pertama penyaluran minyak yang diangkut oleh kapal melalui selat ini tiga kali lebih banyak daripada Terusan Suez bahkan lima belas kali lebih banyak daripada yang melalui Terusan Panama. Kedua, dua pertiga dari berton-ton minyak yang melewati selat ini terdiri dari minyak mentah dari Teluk Persia tujuan Jepang, Korea Selatan, dan Cina. Lebih dari setengah perdagangan minyak dunia melewati selat ini.<sup>101</sup>

Selat Malaka berada di antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, dengan kata lain selat ini berada di antara bagian barat daya dari Laut Cina Selatan dan bagian tenggara dari Laut Andaman.<sup>102</sup> Lokasi antar laut menyebabkan Selat Malaka menjadi urat nadi dari jalur komunikasi dunia yang

---

<sup>99</sup> Michael Leifer, "International Straits of the World: Malacca, Singapore, and Indonesia", (The Netherland: Sijthoff & Noordhoff International Publishers BV Alphen aan den Rijn, 1978), hlm. 1.

<sup>100</sup> *Ibid*, hlm. 6.

<sup>101</sup> Kwa Chong Guan dan John K. Skogan, *ed.*, *Maritime Security in Southeast Asia*, hlm. 14.

<sup>102</sup> K. E. Shaw, *The Strait of Malacca: in the Relation to the Problems of the Indian & Pacific Oceans*, (Singapura: University Education Press, 1973), hlm. 92.

menghubungkan Timur dan Barat selain itu pelabuhan-pelabuhan yang baik dan pusat perdagangan Singapura dan Penang menawarkan posisi monopoli dalam dunia perdagangan.<sup>103</sup>

Selat Malaka memiliki panjang kurang lebih lima ratus mil laut, dan memanjang di barat laut dan barat daya antara semenanjung Malaysia dan pulau Sumatra milik Indonesia. Pada bagian utara dekat pulau Penang milik Malaysia selat ini memiliki lebar lebih dari 126 mil laut.<sup>104</sup> Lebih lanjut, setengah bagian selatan dari selat ini mengalami penyempitan, yaitu dimulai dari pelabuhan Kelang di Malaysia dan dekat pulau Rupa milik Indonesia pada posisi ini lebar Selat Malaka hanya sekitar dua puluh mil laut. Selanjutnya di bagian Selatan yang paling ujung dekat pulau Karimun utara yang berbatasan dengan Selat Singapura, lebar Selat Malaka hanya sembilan mil laut.<sup>105</sup>

Kondisi geografis yang berbatasan dengan tiga negara menyebabkan Selat Malaka tidak dikategorikan sebagai Selat Internasional. Harus dibedakan istilah antara selat internasional dengan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.<sup>106</sup> Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, bertolak dari pokok pikiran bahwa selat tersebut adalah bagian dari perairan nasional negara pantai yang secara kebetulan dipergunakan bagi pelayaran internasional, dan karena itu pertimbangan yang penting haruslah diberikan kepada negara pantai, meskipun kepentingan-kepentingan pelayaran internasional tetap dipertimbangkan dan diperhatikan secara seimbang.<sup>107</sup> Berbeda dengan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, selat internasional bertolak dari pemikiran bahwa selat tersebut berstatus internasional, walaupun mengakui adanya kepentingan-kepentingan negara pantai yang tersangkut dan yang perlu diperhitungkan, seperti

---

<sup>103</sup> *Ibid.*

<sup>104</sup> Vivian Louis Forbes, *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-enclosed Seas*, hlm.109.

<sup>105</sup> *Ibid.*

<sup>106</sup> Hasjim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Cet. 1, (Bandung: Binacipta, 1979), hlm. 158.

<sup>107</sup> *Ibid.*

misalnya pencemaran laut.<sup>108</sup> Begitu juga kepentingan yang diutamakan, untuk selat internasional yang diutamakan adalah kepentingan pelayaran internasional yang tidak boleh terganggu, bukan kepentingan dari negara pantai.<sup>109</sup>

Adapun jenis hak yang dimiliki oleh kapal asing untuk melewati selat yang digunakan untuk pelayaran internasional adalah lintas transit (*transit passage*) hal ini sebagaimana diatur dalam UNCLOS Pasal 38.<sup>110</sup> Namun apabila ada bagian dari selat yang letaknya lebih dekat ke daratan utama dan ada alur laut yang memisahkan daratan tersebut dengan suatu pulau dan dapat memberikan kenyamanan yang sama untuk pelayaran, pada jalur pelayaran demikian akan berlaku hak lintas damai.<sup>111</sup>

Namun demikian, menurut Hasjim Djalal saat ini bagi kapal dagang yang melintasi Selat Malaka terdapat suatu ketentuan baru yaitu, *Traffic Separation Scheme*. *Traffic Separation Scheme* merupakan salah satu rute pelayaran yang dikeluarkan oleh IMO dan sebelumnya telah diadopsi oleh UNCLOS 1982.

Mengenai keamanan di Selat Malaka, IMO melaporkan bahwa terjadi peningkatan kegiatan pembajakan di Selat Malaka di mana pada tahun 2010 hanya terjadi sekitar tiga naik menjadi dua puluh dua pada tahun 2011.<sup>112</sup>

---

<sup>108</sup> *Ibid.*

<sup>109</sup> *Ibid.*

<sup>110</sup> 1. *In straits referred to in article 37, all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded; except that, if the strait is formed by an island of a State bordering the strait and its mainland, transit passage shall not apply if there exists seaward of the island a route through the high seas or through an exclusive economic zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics.* 2. *Transit passage means the exercise in accordance with this Part of the freedom of navigation and overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone. However, the requirement of continuous and expeditious transit does not preclude passage through the strait for the purpose of entering, leaving or returning from a State bordering the strait, subject to the conditions of entry to that State.* 3. *Any activity which is not an exercise of the right of transit passage through a strait remains subject to the other applicable provisions of this Convention.*

<sup>111</sup> Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, hlm. 174.

<sup>112</sup> IMO Doc.MSC.4/Circ.180, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2011*, 1 Maret 2012, hlm. 2.

### 2.2.2 Status Laut Cina Selatan dilihat dari UNCLOS 1982

Laut Cina Selatan merupakan perairan yang setengah tertutup yang membentuk bagian lembah Samudera Pasifik. Sekitar delapan puluh persen dari laut ini tertutup oleh pulau. Area permukaan dari laut ini memiliki lebar sekitar 3,7 juta meter persegi kilometer dan merupakan kawasan laut yang paling luas di lembah Samudera Pasifik.<sup>113</sup>

Lembah Laut Cina Selatan diliputi oleh daratan Cina sampai ke utara, Selat Taiwan sampai timur laut, kepulauan Filipina sampai ke timur, serta Pulau Kalimantan sampai ke selatan, dan Semenanjung Malaysia/Indo-Cina ke barat. Terdapat banyak pulau-pulau kecil di perairan Laut Cina Selatan. Secara geografis pulau-pulau yang tersebar di Laut Cina Selatan dibagi ke dalam empat kelompok, yaitu Kepulauan Pratas, Kepulauan Paracel, *Macclesfield Bank* dan *Scarborough Reef*, dan Kepulauan Spratly.<sup>114</sup>

Laut Cina Selatan Masuk Ke Dalam Zona Ekonomi Eksklusif beberapa Negara, yaitu:

1. Cina

Wilayah Laut Cina Selatan sebagian besar berbatasan dengan rezim zona ekonomi eksklusif dari Cina.

2. Brunei

Brunei menyatakan bahwa bagian dari Laut Cina Selatan merupakan bagian dari landas kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif. Garis batas ditarik secara garis lurus dari titik terluar dari pantai Brunei. Brunei menyatakan bahwa zona ekonomi eksklusif yang meliputi Louisiana Reef dan Rifleman Bank.<sup>115</sup>

3. Filipina

---

<sup>113</sup> Vivian Louis Forbes, *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-enclosed Seas*, hlm. 136.

<sup>114</sup> Zou Keyuan, "Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation", *Singapore Journal of International and Comparative Law*, (1999), hlm. 1.

<sup>115</sup> "Jepang-Indonesia dan Konflik Laut Cina Selatan", <http://www.jpf.or.id/artikel/studi-jepang-pertukaran-intelektual/jepang-indonesia-dan-konflik-laut-cina-selatan>, diunduh pada 27 April 2012.

Filipina menyatakan bahwa Laut Cina Selatan masuk ke dalam zona ekonomi eksklusifnya.

#### 4. Indonesia

Laut Cina Selatan masuk ke dalam rezim maritim zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen Indonesia yang mencakup Pulau Natuna.<sup>116</sup> Indonesia menyatakan zona ekonomi eksklusifnya dengan mengeluarkan *Declaration by the Government of Indonesia concerning the Exclusive Economic Zone* pada 21 Maret 1980 selain itu Indonesia juga mengeluarkan UU No.5 Tahun 1983 mengenai zona ekonomi eksklusif Indonesia.

#### 5. Malaysia

Malaysia menegaskan zona ekonomi eksklusifnya dengan mengeluarkan *Exclusive Economic Zone Act No.311 Tahun 1984* dan menyatakan Laut Cina Selatan masuk ke dalam rezim zona ekonomi eksklusif.

Laut Cina Selatan masuk ke dalam kategori laut semi tertutup, menurut Pasal 122 UNCLOS semi-enclosed seas adalah:

*“...a bay, basin, gulf, or sea surrounded by two or more states which has a narrow outlet to the ocean or whose waters consist entirely or primarily of the territorial sea and exclusive economic zones of two or more coastal states.”*

Selanjutnya karena sifat atau tipe geografisnya maka menurut Pasal 123 UNCLOS:

*“States should cooperate with each other in the exercise of their rights and in the performance of their duties under this Convention.”*

Menurut pasal di atas negara-negara harus bekerjasama satu sama lain dalam menggunakan hak dan dalam melakukan tugasnya di perairan yang semi tertutup. Laut Cina Selatan sendiri masuk ke dalam rezim ZEE dari beberapa negara. Pengaturan mengenai ZEE sendiri ada di dalam UNCLOS di mana pasal 55 UNCLOS 1982 menyebut ZEE adalah:

*The exclusive economic zone is an area beyond and adjacent to the territorial sea, subject to the specific legal regime established in this Part, under which the rights and jurisdiction of the coastal State and*

---

<sup>116</sup> *Ibid.*

*the rights and freedoms of other States are governed by the relevant provisions of this Convention.*

Dari pasal tersebut dapat diartikan bahwa zona ekonomi eksklusif merupakan suatu daerah di luar daerah dan berbatasan dengan laut teritorial yang tunduk pada rezim hukum khusus yang ditetapkan berdasarkan hak-hak dan yurisdiksi dari Negara Pantai dan hak-hak kebebasan negara lain yang diatur oleh ketentuan yang relevan oleh Konvensi Hukum Laut.

Selanjutnya mengenai lebar dari zona ekonomi eksklusif sendiri pengaturannya mewajibkan bahwa lebar zona ekonomi eksklusif tidak boleh lebih dari 200 mil laut diukur dari garis pangkal di mana laut teritorial diukur.<sup>117</sup> Pada ZEE setiap negara pantai memiliki hak berdaulat (*sovereign rights*). Negara pengguna memiliki hak dan kewajiban dalam Zona Ekonomi Eksklusif, hak dan kewajibannya tersebut, yaitu:<sup>118</sup>

1. Dalam zona ekonomi eksklusif, Negara pantai mempunyai :
  - (a) Hak-hak berdaulat untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan alam, baik hayati maupun non-hayati, dari perairan di atas dasar laut dan dari dasar laut dan tanah di bawahnya dan berkenaan dengan kegiatan lain untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi ekonomi zona tersebut, seperti produksi energi dari air, arus dan angin;
  - (b) Yurisdiksi sebagaimana ditentukan dalam ketentuan yang relevan Konvensi ini berkenaan dengan :
    - (i) pembuatan dan pemakaian pulau buatan, instalasi dan bangunan;
    - (ii) riset ilmiah kelautan;
    - (iii) perlindungan dan pelestarian lingkungan laut;
  - (c) Hak dan kewajiban lain sebagaimana ditentukan dalam Konvensi ini.
2. Di dalam melaksanakan hak-hak dan memenuhi kewajibannya berdasarkan Konvensi ini dalam zona ekonomi eksklusif, Negara Pantai harus memperhatikan sebagaimana mestinya hak-hak dan kewajiban Negara lain dan harus bertindak dengan suatu cara sesuai dengan ketentuan Konvensi ini.

---

<sup>117</sup> Pasal 57 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>118</sup> *Ibid.*, Pasal 56.

3. Hak-hak yang tercantum dalam pasal ini berkenaan dengan dasar laut dan tanah di bawahnya harus dilaksanakan sesuai dengan Bab VI.

Selain negara pantai, negara pengguna (*user states*) juga memiliki hak dalam rezim Zona Ekonomi Eksklusif, yaitu menikmati, dengan tunduk pada ketentuan yang relevan sesuai dengan UNCLOS, kebebasan-kebebasan pelayaran dan penerbangan, serta kebebasan meletakkan kabel dan pipa bawah laut yang disebut dalam pasal 87 dan penggunaan laut lain yang sah menurut hukum internasional yang bertalian dengan kebebasan-kebebasan tersebut, seperti penggunaan laut yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, pesawat udara, dan kabel serta pipa di bawah laut, dan sejalan dengan ketentuan-ketentuan lain dalam UNCLOS, selain itu hak-hak memenuhi kewajibannya berdasarkan UNCLOS di zona ekonomi eksklusif, negara-negara harus memperhatikan sebagaimana mestinya hak-hak dan kewajiban Negara pantai dan harus mentaati peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh Negara pantai sesuai dengan UNCLOS dan peraturan hukum internasional lainnya sepanjang ketentuan tersebut tidak bertentangan.<sup>119</sup>

### 2.2.3 Kasus-Kasus *piracy/armed robbery* yang terjadi di Selat Malaka

Selat Malaka pernah dikategorikan sebagai salah satu lokasi paling rawan akan kegiatan *piracy*. Jenis *piracy* yang terjadi di Selat Malaka adalah *armed robbery*. Menurut beberapa sumber Indonesia merupakan salah satu tempat yang rawan akan terjadinya *armed robbery*. Laporan mengindikasikan bahwa pembajak beroperasi di Kepulauan Indonesia di mana kelompok separatis Aceh berjuang untuk mendapatkan kemerdekaan dari Indonesia.<sup>120</sup> Beberapa pembajak merupakan anggota dari GAM dan dipercaya pembajakan ini adalah salah satu cara untuk menyokong GAM dengan menyediakan dana untuk membeli senjata, melatih militan, dan terlibat dalam aksi kekerasan untuk memisahkan diri.<sup>121</sup>

---

<sup>119</sup> *Ibid.*, Pasal 58.

<sup>120</sup> Milena Sterio, "The Somali *Piracy* Problem: A Global Puzzle Necessitating a Global Solution", *American University Law Review*, (June, 2010), hlm. 5.

<sup>121</sup> *Ibid.*

Berikut ini merupakan beberapa contoh dari *armed robbery* yang terjadi di Selat Malaka:

### 2.2.3.1 Atlanta 95

Pada tanggal 17 November 1997 kapal tanker Atlanta 95 yang membawa 3000 ton minyak dan gas dibajak di Selat Riau, Selatan Singapura. Kapal dibawa ke Teluk Thailand di mana kargo dialihkan ke kapal tanker lain yang tidak teridentifikasi. Selanjutnya, Atlanta 95 ditinggalkan tiga hari setelah peralatan komunikasi dan alat navigasi dihancurkan.<sup>122</sup>

### 2.2.3.2 M.V Tenyu

Pada 27 september 1998, M.V Tenyu kapal Jepang yang diregistrasi di Panama dalam perjalanannya dari Kuala Tanjung, Sumatera Utara menuju Korea Selatan hilang di Selat Malaka. M.V Tenyu membawa aluminium ingots seharga 1,9 juta dolar.<sup>123</sup> Setelah tidak diketahui keberadaannya tiba-tiba kapal tersebut ditemukan di Zhangjiagang di Provinsi Jiangsu, Cina.<sup>124</sup> Kapal ini ditemukan dengan nama baru yaitu *Sanei 1* dan kelima belas awak kapal dilaporkan hilang dan diduga telah dibunuh.<sup>125</sup>

### 2.2.3.3 Global Mars

Kapal global mars adalah kapal berbendera Panama dan membawa kargo enam ribu metrik ton produk minyak sawit. Global mars dibajak oleh sekelompok perompak sehari setelah berlayar dari Malaysia pada Februari 2000. Perompak membawa senjata api dan pedang ketika menaiki kapal. Mereka menutup mata awak kapal sebelum memindahkan awak kapal ke kapal nelayan untuk dibawa ke Pulau Surin, Thailand.

---

<sup>122</sup> Vivian Forbes, Vivian Forbes, *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-enclosed Seas*, hlm. 126.

<sup>123</sup> Kevin X. Li dan Jin Cheng, "Maritime Law and Policy For Energy Security in Asia: A Chinese Perspective", *Journal of Maritime Law and Commerce*, (Oktober, 2006), hlm. 6.

<sup>124</sup> Ministry of Foreign Affairs of Japan, *Present State of the Piracy Problem and Japan's Efforts*, <http://www.mofa.go.jp/policy/piracy/problem0112.html> diakses 10 Mei 2012.

<sup>125</sup> Kevin X. Li dan Jin Cheng, "Maritime Law and Policy For Energy Security in Asia: A Chinese Perspective", hlm. 6.



Selanjutnya penyelidik menemukan kapal ini dan kapal diketahui telah diganti namanya menjadi *bulawan* dan diregistrasi di Honduras. Diperkirakan 2500 metrik ton minyak kelapa sawit masih berada di kapal Global Mars.

#### **2.2.3.4 Dewi Madrim**

Pada Maret 2003 sekelompok pembajak menaiki kapal tanker berisi bahan kimia, Dewi Madrim, saat melewati Selat Malaka dekat perairan Indonesia, Malaysia dan Singapura. Para pembajak mengikat awak kapal dan mengambil kemudi kapal selama beberapa jam sebelum meninggalkan perlengkapan dan dokumen kapal. Penyerangan terhadap kapal Dewi Madrim di Selat Malaka adalah salah satu contoh peningkatan pasang surutnya kejahatan yang telah mengubah salah satu jalur perairan yang paling sibuk di dunia menjadi yang paling berbahaya.<sup>126</sup>

#### **2.2.3.5 High Mercury**

Pada bulan Mei tahun 2011 kapal tanker High Mercury dibajak oleh sekelompok perampok ketika berlabuh di Dumai, Indonesia. Perampok masuk melalui geladak kapal dan menyandera nakhoda ketkapal ke tiga. Perampok memasuki ruang mesin dan mencuri properti kapal. Tukang minyak mesin melihat kejadian tersebut dan melaporkan kejadian tersebut ke angkatan laut Indonesia dan polisi laut akan tetapi perampok kapal kabur.<sup>127</sup>

#### **2.2.4 Kasus-kasus *piracy/armed robbery* yang terjadi di Laut Cina Selatan**

Rata-rata kejadian *piracy/armed robbery* yang terjadi di Laut Cina Selatan terjadi di Zona Ekonomi Eksklusif atau laut lepas. Hal ini dapat dilihat berdasarkan perhitungan jarak tempat kejadian pembajakan dihitung dari pantai. Pembajakan di Laut Cina Selatan terjadi 94,4 mil laut dari Laut Cina Selatan.<sup>128</sup>

---

<sup>126</sup> Tammy M. Sittnick, "State Responsibility and Maritime Terrorism in the Strait of Malacca: Persuading Indonesia and Malaysia To Take Additional Steps To Secure the Strait", *Pacific Rim Law & Policy Journal*, (June 2005), hlm. 1.

<sup>127</sup> IMO Doc. MSC.4/Circ.175, Reports on Acts of *Piracy* and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2009, Agustus 2011

<sup>128</sup> Mark C. Farley, "International and Regional Trends in Maritime *Piracy* 1989-1993", (Thesis, Naval Postgraduate School, 1993), hlm. 25.

#### 2.2.4.1 Petro Ranger

Pada 16 April 1998, kapal Petro Ranger berangkat dari Singapura dengan tujuan akhir Ho Chi Minh City, Vietnam. Kapal ini mengangkut sebanyak 9.574 ton minyak gas dan 1.591 minyak tanah. Petro Ranger berlayar melewati perairan yang dikenal sebagai tempat terjadinya kegiatan bajak laut. Kapal Petro Ranger dijadwalkan tiba di Ho Chi Minh City pada 18 April 1998.

Pada 19 April 1998, kapal tersebut dikabarkan menghilang. IMB *Piracy Reporting Center*<sup>129</sup> mengirimkan siaran peringatan (*warning broadcast*) kepada semua kapal dan IMB Special Alert pada semua pelabuhan dan otoritas maritim di kawasan hilangnya Petro Ranger. Australia, Singapura, Filipina, dan Malaysia secara aktif mencari kapal ini.

Pada tanggal 1 Mei 1998, Petro Ranger dilaporkan ditawan di pelabuhan Haikou, pulau Hainan Utara, Cina ketika kargo secara ilegal sedang dipindahkan ke kapal tanker lain, yang dicurigai kapal berbendera Cina. Di kapal itu 12 orang bajak laut yang dicurigai berkebangsaan Indonesia. Polisi Cina di pelabuhan tersebut membawa bajak laut untuk diamankan. Para bajak laut mengaku jika mereka dipekerjakan oleh salah satu perusahaan Malaysia. Mereka mengganti nama Petro Ranger menjadi Wilby, menggunakan bendera Honduras sebagai bendera kapalnya, serta mengecat cerobong kapal agar tidak dapat dikenali.

Pembajakan Petro Ranger terjadi pada 300 mil laut utara Singapura dan 140 mil laut dari pantai timur Semenanjung Malaysia di daerah sekitar Kepulauan Natuna. Muatan kapal ditahan oleh Bea Cukai Cina atas alasan percobaan tindakan penyelundupan. Personil kapal diinvestigasi tetapi tidak sangkakan telah melakukan pelanggaran. Pada kesimpulan investigasi, otoritas Cina mengizinkan kapal dan anak buah kapal meninggalkan pelabuhan Haikou pada 28 Mei 1998.

Polisi Malaysia telah menganjurkan IMB dan pemilik kapal terkait pertimbangan Malaysia meminta kepada otoritas Cina untuk mengekstradisi kedua belas bajak laut tersebut untuk diadili di Pengadilan Malaysia. Namun demikian, setelah para bajak laut ditahan dan diinvestigasi mereka dipulangkan ke Indonesia tanpa diadili.

---

<sup>129</sup> *Piracy Reporting Center maintained in Kuala Lumpur, Malaysia, by the International Maritime Bureau out of London, England*

#### **2.2.4.2 Cheung Son**

Pada tahun 1998, kapal kargo berbendera Hong Kong transit di Kaohsiung Taiwan, memiliki tujuan Pelabuhan Klang, Malaysia. Kapal ini dicegat dan dinaiki oleh sekelompok pembajak yang berpura-pura menyamar sebagai Petugas Bea Cukai dengan mengenakan seragam dan membawa senjata api. Perampok ini memukul dua puluh tiga awak kapal menggunakan gada hingga tewas dan membuang mayat mereka ke Laut Cina Selatan. Kapal yang dibajak ini kemudian dijual di Cina seharga 36.000 dolar Amerika Serikat. Lebih dari lima puluh orang Cina ditahan karena pembunuhan yang brutal di Kapal Cheung Son.

#### **2.2.4.3 Shao Shan 2**

Tanggal 25 April sekelompok pembajak menaiki kapal Shao Shan 2. Kapal Shao Shan 2 adalah kapal pembawa muatan yang berbendera Hong Kong, Cina. Ada tujuh orang pembajak yang naik ke atas kapal ketika kapal sedang berlayar. Para pembajak membawa pisau dan memasuki kabin nakhoda dan mencuri uang tunai dan barang pribadi di atas kapal. Kejadian ini terjadi di sekitar 20 mil laut Pulau Anambas di Laut Cina Selatan.

#### **2.2.4.4 Dorian**

Dorian adalah kapal kontainer berbendera Liberia. Pada perjalanannya tanggal 17 Mei 2011 kapal ini dibajak di Laut Cina Selatan. Ada sekitar delapan pembajak yang menaiki kapal ini melalui pintu sayap. Para pembajak mengancam petugas kepala kapal dengan pisau, mengikat dan membawanya ke kabin nakhoda. Nakhoda kapal kabur melalui jendela kabin menggunakan tali. Selanjutnya pembajak menggedor kabin nakhoda merampok barang-barang pribadi milik anak buah kapal sebelum mereka kabur.<sup>130</sup>

---

<sup>130</sup> IMO Doc. MSC.4/Circ.180, Reports on Acts of *Piracy* and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2012 (1 Maret 2012).

#### 2.2.4.5 Valiant

Pada tanggal 26 Agustus 2011 kapal Valiant dirampok di Laut Cina Selatan. Kapal Valiant merupakan kapal tanker bermuatan minyak yang berbendera Singapura. Tujuh sampai sembilan perampok dengan pisau panjang dan linggis yang menggunakan topeng menaiki kapal yang sedang berlayar. Para perampok mencuri perlengkapan kapal dan barang pribadi awak kapal sebelum akhirnya mereka kabur. Kejadian ini kemudian dilaporkan ke penjaga pantai Singapura.<sup>131</sup>

#### 2.2.5 Laporan International Maritime Organization terkait *Piracy* dan *Armed robbery* di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka

IMO adalah organisasi internasional yang berhubungan dengan masalah-masalah kelautan dan berada di bawah naungan PBB, IMO didirikan berdasarkan perjanjian kerja sama antar pemerintah negara-negara yang memiliki tujuan yang sama, yaitu untuk berperan dalam mengatasi masalah kelautan. Hal ini terdapat dalam pasal 55 Konvensi IMO.

IMO didirikan dengan tujuan sebagai wadah kerja sama dalam membuat berbagai peraturan dan memberikan praktek dalam beberapa hal yang bersifat teknis berkaitan dengan masalah kelautan, serta hal-hal yang berhubungan dengan masalah kapal yang digunakan untuk perdagangan internasional. Contoh dari masalah kelautan tersebut adalah tentang keselamatan dalam pelayaran, cara menanggulangi pencemaran air laut, menentukan dan menetapkan jenis kapal, dan masalah keamanan pelayaran.

Masalah keamanan pelayaran tidak terlepas dari adanya pembajakan di laut dan juga perampokan terhadap kapal. Terkait dengan pembajakan ini IMO rutin mengeluarkan laporan mengenai *piracy* dan *armed robbery against ship*. Sub-bab selanjutnya akan membahas laporan tahunan IMO terkait *piracy* dan *armed robbery against ship*. Laporan yang digunakan adalah laporan tahun 2009, 2010, dan 2011.

---

<sup>131</sup> *Ibid.*

### 2.2.5.1 Laporan IMO tahun 2009

Jumlah kejadian *piracy* dan *armed robbery* terhadap kapal yang dilaporkan oleh IMO pada tahun 2009, ada sekitar empat ratus enam, terjadi peningkatan seratus enam atau 24,6 persen dibandingkan tahun 2008.<sup>132</sup> Ada enam puluh sembilan kejadian *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di Laut Cina Selatan selama tahun 2009. Selanjutnya menurut IMO di Selat Malaka sendiri terjadi dua puluh tujuh kejadian *armed robbery*.<sup>133</sup>

**Tabel 2.1 Laporan IMO Tahun 2009 Tekait *Piracy/Armed Robbery* di Laut Cina Selatan**

Lokasi kejadian	Jumlah kejadian
Perairan Internasional	25
Laut Teritorial	35
Area Pelabuhan	11
<b>Total kejadian</b>	<b>71</b>

### 2.2.5.2 Laporan IMO tahun 2010

Laporan dari IMO pada tahun 2010 menunjukkan terjadi peningkatan kejadian *piracy/armed robbery* terhadap kapal. Selama tahun 2010 terjadi 489 kejadian yang menandakan adanya peningkatan sebesar delapan puluh tiga atau 20,4 persen dibandingkan tahun 2009.<sup>134</sup> Dari laporan tersebut diketahui bahwa area yang menjadi tempat kejadian adalah Afrika Timur, Laut Cina Selatan diikuti Samudera India, Afrika Barat, Amerika Selatan dan Karibia.<sup>135</sup> Terkait dengan kejadian *piracy/armed robbery* yang terjadi di Laut Cina Selatan terdapat 134

<sup>132</sup> IMO Doc. MSC.4/Circ.152, Reports on Acts of *Piracy* and *Armed Robbery* Against Ships Annual Report 2009, 29 Maret, 2010, para.5 hlm. 2.

<sup>133</sup> *Ibid.* para 6.

<sup>134</sup> IMO Doc. MSC.4/Circ.169, Reports on Acts of *Piracy* and *Armed Robbery* Against Ships Annual Report 2010, hlm. 2.

<sup>135</sup> *Ibid.*

laporan yang masuk ke IMO, terjadi peningkatan dibandingkan tahun 2009 di mana *piracy/armed robbery* yang dilaporkan sebanyak tujuh puluh tujuh dan tiga lainnya terjadi di Selat Malaka.

**Tabel 2.2 Laporan IMO Tahun 2010 Terkait *Piracy/Armed Robbery* di Laut Cina Selatan**

<b>Lokasi kejadian</b>	<b>Jumlah kejadian</b>
Perairan Internasional	50
Laut Teritorial	43
Area Pelabuhan	41
<b>Total kejadian</b>	<b>134</b>

### 2.2.5.3 Laporan IMO tahun 2011

Jumlah kejadian pembajakan dan perampokan terhadap kapal yang dilaporkan kepada IMO pada tahun 2011 diketahui ada sekitar 554, terjadi peningkatan sebesar 55 kejadian atau peningkatan 11,3 persen dibandingkan dengan tahun 2010.<sup>136</sup> Dari laporan tersebut diketahui daerah yang paling rawan adalah Afrika Timur.

Selanjutnya di Laut Cina Selatan sendiri jumlah kejadian yang tinggi terjadi kembali sama dengan tahun sebelumnya di mana tahun 2011 dilaporkan terjadi seratus tiga belas kejadian dan 134 kejadian pada tahun 2010. Kejadian yang dilaporkan untuk Selat Malaka ada peningkatan yang cukup besar di mana dari tiga tahun 2010 menjadi 22 di tahun 2011. Jumlah ini merupakan jumlah kejadian yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura.<sup>137</sup>

---

<sup>136</sup> IMO Doc. MSC.4/Circ.180, Reports on Acts of *Piracy* and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2012 (1 Maret 2012), para 5. hlm 2.

<sup>137</sup> *Ibid.* para.7, hlm. 2.

**Tabel 2.3 Laporan IMO tahun 2011 Terkait *Piracy/Armed robbery* di Laut Cina Selatan**

<b>Lokasi kejadian</b>	<b>Jumlah kejadian</b>
Perairan Internasional	25
Laut Teritorial	42
Area Pelabuhan	46
<b>Total kejadian</b>	<b>113</b>

**Tabel 2.4 Laporan IMO tahun 2011 Tentang *Piracy/Armed robbery* di Selat Malaka**

<b>Lokasi kejadian</b>	<b>Jumlah kejadian</b>
Perairan Internasional	5
Laut Teritorial	14
Area Pelabuhan	3
<b>Total kejadian</b>	<b>22</b>

### BAB 3

## YURISDIKSI DAN UPAYA NEGARA-NEGARA PANTAI DALAM MEMBERANTAS *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY*

### 3.1 Yurisdiksi negara pantai dalam memberantas *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka

Prinsip dasar dari hukum internasional adalah setiap negara memiliki kesetaraan dalam hal kedaulatan. Prinsip ini tercermin dalam aturan yang melarang adanya campur tangan negara lain dalam urusan dalam negeri suatu negara.<sup>138</sup> Hal ini merupakan norma internasional terkait dengan yurisdiksi yang memberikan panduan terhadap lingkup wewenang internal negara dalam menentukan suatu hal.<sup>139</sup> Penggunaan yurisdiksi oleh suatu negara terhadap barang, orang, tindakan atau kejadian dalam wilayahnya merupakan suatu hal yang diakui oleh hukum internasional. Lord Macmillan dalam kasus *Compania Naviera Vascogado v. Cristina S.S* memiliki pendapat mengenai pentingnya yurisdiksi. Beliau berpendapat:

*“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.”*

Pada kasus tersebut beliau menyatakan bahwa yurisdiksi merupakan suatu hal yang penting dan sebagai suatu negara yang merdeka dan berdaulat sudah seharusnya negara memiliki yurisdiksi terhadap semua orang dan benda yang ada dalam wilayahnya, dalam semua bidang perkara perdata dan pidana yang terjadi dalam batas wilayahnya. Yurisdiksi diartikan sebagai kewenangan negara menentukan hukumnya kepada orang dan benda untuk memutuskan masalah dalam pengadilan dan tribunal lainnya, dan untuk menerapkan hukumnya baik secara yudisial ataupun non-yudisial.<sup>140</sup>

---

<sup>138</sup> Timothy Hillier, *Public International Law*, (London: Cavendish, 1994), hlm. 143.

<sup>139</sup> *Ibid.*

<sup>140</sup> Eve La Haye, *War Crimes In Internal Armed Conflicts*, (Cambridge: Cambridge University Press, 2008), hlm. 218.



Namun demikian, harus dibedakan antara perbedaan arti yurisdiksi dalam hukum internasional. Menurut Akehurst yurisdiksi merujuk pada kekuatan yang digunakan oleh negara terhadap orang, barang atau kejadian. Suatu negara tidak dapat menerapkan yurisdiksinya terhadap negara lain hal ini dikarenakan adanya suatu kedaulatan di tiap masing-masing negara hal ini menandakan yurisdiksi terkait dengan kedaulatan.

Yurisdiksi menekankan pada kuasa suatu negara menurut hukum internasional untuk mengatur orang, barang dan keadaan yang merefleksikan asas dasar dari kedaulatan negara, persamaan setiap negara dan campur tangan dalam urusan luar negeri.<sup>141</sup> Yurisdiksi merupakan hal yang penting dan merupakan aspek sentral dari kedaulatan negara karena hal ini terkait dengan penggunaan kewenangan yang mungkin mengubah, membuat atau mengakhiri hubungan hukum dan kewajiban.

### **3.1.1 Asas penggunaan yurisdiksi dalam hukum internasional**

Hukum internasional mengenal beberapa macam asas agar suatu negara dapat menerapkan yurisdiksinya terhadap suatu kejahatan yang dilakukan. Ada pun macam-macam dari asas tersebut adalah sebagai berikut:

#### a) Asas teritorial

Setiap negara dapat menggunakan yuridiksi terhadap kejahatan yang dilakukan di dalam wilayahnya tanpa memandang nasionalitas dari pelaku kejahatan.<sup>142</sup> Kemampuan negara menggunakan yurisdiksi pada kejahatan yang dilakukan di wilayahnya ini adalah sifat utama dari kedaulatan dan asas teritorial merupakan asas yang telah mendapat pengakuan secara universal.<sup>143</sup> Terkadang tindakan kriminal dapat dimulai pada satu negara dan selesai di negara lain, pada kejadian seperti itu maka kedua negara mempunyai yurisdiksi. Hal ini berkaitan dengan asas teritorial subjektif dan asas teritorial objektif atau biasa disebut *effects doctrine*. Asas teritorial subjektif adalah yurisdiksi yang dimiliki oleh

---

<sup>141</sup> Malcolm N. Shaw, *International Law*, hlm. 645.

<sup>142</sup> Akehursts, *A Modern Introduction to International Law*, hlm. 110.

<sup>143</sup> Timothy Hillier, *Public International Law*, hlm. 145.

negara di mana tindakan di mulai sedangkan asas teritorial objektif adalah yurisdiksi yang dimiliki oleh negara di mana perbuatan kejahatan selesai atau berdasarkan akibat yang terjadi.<sup>144</sup>

b) Asas nasionalitas

Hubungan antara negara dan warga negaranya adalah salah satu hubungan hukum yang telah lama keberadaannya. Selama berabad-abad yurisdiksi dapat diterapkan pada orang di mana pun warga negaranya berada. Mengenai nasionalitas sendiri Mahkamah Internasional dalam kasus *Nottebohm* menyatakan bahwa, nasionalitas adalah:

*“a legal bond having in its basis a social fact of attachment, a genuine connection of existence, interests, and sentiments, together with the existence of reciprocal rights and duties.”*<sup>145</sup>

Kasus *Nottebohm* memberikan suatu pengertian bahwa harus adanya ikatan hukum antara seorang individu dengan negaranya, dan dalam individu tersebut ada keterikatan, hubungan nyata, kepentingan, dan perasaan, bersamaan dengan adanya hubungan timbal balik dengan hak-hak dan kewajiban. Secara umum dapat diterima bahwa negara dapat menggunakan yurisdiksinya terhadap warga negaranya walaupun kejahatan yang dilakukan oleh warga negaranya tersebut terjadi di luar negeri. Suatu negara dapat menuntut warga negaranya untuk kejahatan yang dilakukan di manapun di dunia dan kebiasaan ini diakui secara universal.<sup>146</sup>

c) Asas perlindungan/nasionalitas pasif

Menurut asas perlindungan, suatu negara dapat menegaskan yurisdiksinya terhadap kejahatan yang terjadi di luar wilayahnya yang dapat dianggap berbahaya bagi keamanan negara, integritas atau kepentingan ekonominya.<sup>147</sup> Dengan demikian, asas ini memperbolehkan negara menghukum tindakan yang merugikan

<sup>144</sup> Akehurst, *A Modern Introduction to International Law*, hlm. 110-111.

<sup>145</sup> The *Nottebohm* case, *Liechtenstein v. Guatemala*, ICJ Reports 1955, pp.4-27, at p.23.

<sup>146</sup> Akehurst, *A Modern Introduction to International Law*, hlm. 111.

<sup>147</sup> Timothy Hillier, *Public International Law*, hlm. 147-148.

keamanannya, walaupun tindak kejahatan dilakukan oleh orang asing di luar wilayahnya. Contohnya spionase, memalsukan uang, dan bidang keimigrasian.

d) Asas universalitas

Menurut asas ini, setiap negara memiliki yurisdiksi untuk mengadili kejahatan khusus. Dasar dari asas ini adalah kejahatan yang dilakukan dianggap sebagai kejahatan khusus terhadap komunitas internasional secara keseluruhan.<sup>148</sup> Yurisdiksi ini telah didefinisikan sebagai kewenangan dari negara untuk menuntut orang yang diduga melakukan kejahatan dan setiap negara dapat menghukum mereka jika didakwa bersalah, tanpa mempertimbangkan tempat terjadinya kejahatan terlepas dari hubungan nasionalitas aktif atau pasif atau dasar lainnya yang diakui oleh hukum internasional. Ada dua kategori kejahatan yang secara jelas masuk ke dalam lingkup yurisdiksi universal. Dua kategori kejahatan itu adalah *piracy* dan kejahatan perang (*war crimes*).<sup>149</sup>

### 3.1.2 Yurisdiksi Kriminal

Yurisdiksi menurut pembagiannya ada dua, yaitu yurisdiksi perdata dan yurisdiksi kriminal. Dalam hukum internasional, yurisdiksi kriminal dibedakan menjadi dua yaitu yurisdiksi untuk menentukan dan yurisdiksi untuk melaksanakan.<sup>150</sup> Yurisdiksi untuk menentukan merujuk kepada pengertian kemampuan suatu negara untuk menerapkan hukum dalam mengatur tindakan atau kegiatan, dalam hal ini menentukan suatu tindak kejahatan berdasarkan hukumnya. Selanjutnya, yurisdiksi untuk melaksanakan merujuk kepada kemampuan suatu negara untuk melaksanakan hukumnya, misalnya kuasa polisi dalam menahan orang yang diduga telah melakukan penyerangan dalam wilayah suatu negara.<sup>151</sup>

---

<sup>148</sup> Malcolm N. Shaw, *International Law*, hlm. 668.

<sup>149</sup> *Ibid.*

<sup>150</sup> Vivian Forbes, *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-enclosed Seas* Hlm. 107.

<sup>151</sup> *Ibid.*, hlm. 108.

### 3.1.2.1 Yurisdiksi Kriminal di Perairan Pedalaman

Suatu negara memiliki kedaulatan di dalam lingkungan batas wilayahnya termasuk perairan pedalaman. Kapal niaga asing beserta semua orang yang berada di atasnya tunduk pada yurisdiksi dari negara itu, selama berada dalam perairan pedalaman.<sup>152</sup> Namun demikian, hal yang menyangkut mengenai soal tata tertib intern dan disiplin di dalam kapal biasanya diserahkan penyelesaiannya pada otorita negara bendera kapal.<sup>153</sup>

Pelabuhan merupakan bagian dari perairan pedalaman. Dengan demikian, pelabuhan merupakan bagian dari wilayah negara sama halnya dengan daratan. Setiap kapal dagang yang masuk ke pelabuhan dari negara lain harus tunduk pada yurisdiksi lokal. Ketika kejahatan atau pelanggaran undang-undang terjadi pada kapal yang sedang berlabuh di pelabuhan asing, maka yurisdiksi bergantung pada praktik yang dianut oleh negara di mana pelabuhan berada.<sup>154</sup> Ada dua pendapat mengenai hal ini, pertama yurisdiksi diberikan pada negara bendera kapal, kedua yurisdiksi diserahkan pada negara pantai.

### 3.1.2.2 Yuridiksi kriminal di laut teritorial

Laut teritorial merupakan bagian wilayah negara pantai, dan wewenang kedaulatan yang boleh dijalankan oleh negara pantai dibatasi oleh hak lintas damai, yang merupakan hak semua kapal. Selama kapal menjalankan hak lintas secara damai, maka selama itu pula perundang-undangan negara benderalah yang berlaku diatas kapal itu.<sup>155</sup> Namun selain negara bendera kapal, hukum dari negara negara pantai juga berlaku.<sup>156</sup> Apabila terjadi pelanggaran di sekitar laut teritorial negara pantai maka negara pantai berhak untuk menggunakan yurisdikisnya terhadap pelanggaran yang terjadi.

---

<sup>152</sup> Mustafa Djuang Harahap, *Yurisdiksi Kriminal di Perairan Indonesia yang Berkaitan dengan Hukum Internasional*, (Bandung: Alumni, 1983), hlm. 53.

<sup>153</sup> *Ibid.*

<sup>154</sup> J.G Starke, *An Introduction to International Law 4<sup>th</sup> edition*, (London: Butterworth, 1958), hlm. 180-181.

<sup>155</sup> Mustafa Djuang Harahap, *Yurisdiksi Kriminal di Perairan Indonesia yang Berkaitan dengan Hukum Internasional*, hlm. 61.

<sup>156</sup> *Ibid.*

### 3.1.2.3 Yurisdiksi kriminal di zona ekonomi eksklusif

Zona ekonomi eksklusif adalah salah satu dari dua hal baru yang muncul dalam Konvensi Hukum Laut selain *deep sea beed Area*. Pada zona ekonomi eksklusif ada dua kuasa yang dimiliki oleh negara pantai yaitu, hak berdaulat untuk melaksanakan eksplorasi dan eksploitasi berkenaan dengan sumber daya alam, baik kekayaan hayati ataupun non hayati, dari perairan di atas laut dan dari dasar laut dan tanah dibawahnya.<sup>157</sup> Kedua, hak berdaulat untuk menjamin kegiatan aktifitas ekonomi seperti produksi energi dari air, arus, dan angin.<sup>158</sup> Hak berdaulat hanya dapat dimiliki oleh suatu negara apabila negara tersebut menyatakan zona ekonomi eksklusifnya. Dengan demikian, zona ekonomi eksklusif memiliki sifat diskresi artinya rezim tersebut tidak akan muncul atau diakui oleh hukum internasional apabila suatu negara tidak mendeklarasikan zona tersebut. Terkait dengan tindakan kriminal yang terjadi di ZEE pada dasarnya tidak ada aturan yang menyatakan bahwa negara yang bersebelahan dengan ZEE dapat menggunakan yurisdiksinya karena pada ZEE negara hanya memiliki hak berdaulat terbatas pada kegiatan tertentu. Namun demikian, secara logika negara yang bersebelahan dengan ZEE tidak akan tinggal diam apabila terjadi kejahatan dalam ZEE nya.

### 3.1.3 Yurisdiksi negara pantai di selat malaka

Kebanyakan *piracy* yang terjadi di Selat Malaka adalah *armed robbery* karena pembajakan terjadi masih dalam wilayah laut teritorial atau zona tambahan dari negara pantai. Dengan demikian, penanganannya menjadi tanggung jawab negara pantai yang bersebelahan dengan selat tersebut.<sup>159</sup> Lebih lanjut, ketiga negara pantai yang bersebelahan dengan tepi selat mengatakan bahwa yurisdiksi universal tidak dapat diterapkan dalam menangani masalah *piracy* yang terjadi di

<sup>157</sup> Pasal 56 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>158</sup> *Ibid.*

<sup>159</sup> Batam Joint Statement of the 4th Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore paragraf 4: *The Ministers reaffirmed the sovereignty and sovereign rights of the Littoral States over the Straits of Malacca and Singapore, defined under UNCLOS 1982 as straits used for international navigation. As such, the primary responsibility over the safety of navigation, environmental protection and maritime security in the Straits of Malacca and Singapore lies with the littoral States.*

Selat Malaka karena *piracy* yang terjadi di selat tersebut tidak termasuk pada kategori *piracy* sebagaimana di maksud pasal 101 UNCLOS. Hal ini dikarenakan tindakan *piracy* yang terjadi di Selat Malaka masih terjadi di bagian laut teritorial atau pun zona tambahan dari tiga negara.

Terkait dengan yurisdiksi yang dimiliki oleh negara yang berbatasan dengan Selat Malaka sudah sepantasnya negara yang berbatasan dengan tepi selat dapat menjamin keamanan di perairan Selat Malaka. Negara pantai memiliki kedaulatan penuh terhadap laut teritorialnya dengan demikian apabila pelanggaran laut terjadi di laut teritorialnya maka negara pantai menjadi negara yang mempunyai yurisdiksi untuk menindak terhadap pelanggaran yang terjadi di laut teritorialnya. Negara yang berbatasan dengan tepi selat memiliki tanggung jawab atas keamanan laut di wilayah tersebut.

Mark Valencia berpendapat karena tindakan pembajakan di Selat Malaka kebanyakan terjadi di perairan kepulauan atau laut teritorial dari Malaysia, Indonesia, dan Singapura maka pejabat penegak hukum negara pantai seperti penjaga pantai, polisi laut, dan polisi pelabuhan lah yang memiliki tanggung jawab untuk mencegah atau menangani perampokan laut yang terjadi di pelabuhan atau laut teritorial.<sup>160</sup> Menurut Valencia dalam hukum internasional diterima suatu prinsip bahwa pejabat penegak hukum tidak dapat menerapkan hukum mereka di area teritorial kedaulatan negara lain.<sup>161</sup>

Kerjasama dalam memberantas *piracy* sendiri telah diupayakan oleh ketiga negara yang berbatasan langsung dengan mempertimbangkan kedaulatan masing-masing negara. Apabila *piracy* terjadi di laut teritorial salah satu negara maka negara tersebut memiliki yurisdiksi untuk menahan dan mengadili orang diduga melakukan pembajakan.

### **3.1.4 Yurisdiksi negara pantai di Laut Cina Selatan**

Laut Cina Selatan memiliki karakteristik sebagai rezim zona ekonomi eksklusif dari beberapa negara yang berbatasan dengan perairan tersebut. Pada ZEE sendiri negara-negara hanya memiliki hak berdaulat terkait beberapa hal,

---

<sup>160</sup> Mark J. Valencia, *Piracy and Politics in Southeast Asia*, hlm, 109

<sup>161</sup> *Ibid.*

seperti keperluan riset ilmiah, eksplorasi serta eksploitasi sumber kekayaan hayati dan non hayati.<sup>162</sup> Pada ZEE terdapat suatu yurisdiksi khusus dari suatu negara pantai untuk dapat menegakkan hukumnya di ZEE, dan hukum yang diperlakukan harus sejalan dan tidak boleh bertentangan dengan hukum internasional yang telah berlaku di zona tersebut.<sup>163</sup>

Negara pantai dalam zona tersebut hanya memiliki yurisdiksi terbatas karena negara pantai harus menghormati kepentingan negara lain yang mempunyai hak kebebasan seperti di laut bebas. Hak berdaulat menunjukkan adanya suatu pengurangan kedaulatan suatu negara. Namun demikian apa yang dimaksud dengan hak berdaulat tersebut masih belum jelas dan terpastikan.<sup>164</sup> Mengenai tindakan kejahatan yang terjadi di ZEE, khususnya *piracy* muncul pertanyaan mengenai siapakah yang bertanggung jawab untuk menanggulangnya. Pada ketentuan UNCLOS yang mengatur ZEE tidak ditemukan pasal yang mengatur mengenai kejahatan yang terjadi di ZEE, akan tetapi jika merujuk pada Pasal 58 ayat 2 dari UNCLOS menyebut bahwa Pasal 88-115 dan aturan hukum internasional lain yang terkait dapat diterapkan pada ZEE. Pasal 88-115 merupakan pasal yang mengatur mengenai laut lepas dan dari beberapa pasal tersebut terdapat pengaturan mengenai *piracy*.

Hal ini sejalan dengan pernyataan oleh Zou Keyuan yang berpendapat bahwa ketentuan mengenai *piracy* yang ada di UNCLOS dapat pula diterapkan pada ZEE walaupun kejadian tersebut terjadi dalam yurisdiksi suatu negara.<sup>165</sup>

Dengan demikian, jika merujuk pada pasal 88-115 UNCLOS tindakan *piracy* yang terjadi di Laut Cina Selatan masuk ke dalam kategori *piracy* sebagaimana dimaksud pasal 101 UNCLOS yang mengakibatkan yurisdiksi universal dapat diterapkan terhadap pelaku kejahatan. Jika yurisdiksi universal diterapkan maka kapal perang negara lain dapat masuk untuk melakukan

---

<sup>162</sup> *Ibid.*

<sup>163</sup> Mustafa Djuang Harahap, *Yurisdiksi Kriminal di Perairan Indonesia*, hlm. 78.

<sup>164</sup> Maria Gavouneli, *Functional Jurisdiction in Law of the Sea*, (Leiden: Martinus Nijhoff, 2007), hlm. 64.

<sup>165</sup> Zou Keyuan, "Implementing the United Nations Convention on the Law of the Sea in East Asia: Issues and Trends", *Singapore Year Book of International Law* (2005), hlm. 11.

pengejaran terhadap bajak laut, akan tetapi negara-negara pantai yang bersebelahan dengan Laut Cina Selatan tidak serta merta akan mengizinkan kapal perang negara lain untuk melakukan pengejaran seketika di ZEE-nya. Masih adanya hak berdaulat dari negara-negara pantai menghambat upaya penanganan penanggulangan *piracy* berdasarkan yurisdiksi universal.

Terkait dengan keberadaan kapal perang dari negara lain termasuk pengawasan di ZEE merupakan hal lain yang tidak diatur secara langsung oleh UNCLOS. UNCLOS menegaskan bahwa penggunaan kekuatan militer dan uji coba persenjataan di laut teritorial negara pantai akan bertentangan dengan rezim lintas damai.<sup>166</sup> Tidak ada pemberian kekuasaan berkenaan dengan penggunaan militer di ZEE, selain itu kebebasan dalam ZEE tidak menyebutkan mengenai adanya pencantuman mengenai penggunaan militer atau aktifitas lainnya.<sup>167</sup>

Namun demikian, luasnya ZEE terkadang membuat kesulitan bagi negara pantai untuk mengamankan wilayah perairan tersebut oleh sebab itu sudah seharusnya negara-negara pantai saling bekerjasama untuk mengamankan ZEE. Lebih lanjut, masalah mengenai tumpang tindih wilayah perairan di Laut Cina Selatan yang belum terselesaikan menimbulkan kesulitan dalam menentukan yurisdiksi negara mana yang berwenang untuk menanggulangi *piracy*.<sup>168</sup> Akan tetapi apabila merujuk pada hak berdaulat maka negara pantai memiliki hak terbatas untuk melakukan eksplorasi, eksploitasi sumber daya alam baik hayati atau pun non-hayati serta hak untuk memproduksi energi yang berasal dari laut.

## **3.2 Upaya yang dilakukan oleh suatu negara dalam memberantas *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di wilayahnya**

### **3.2.1 Indonesia**

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia terdiri dari lima pulau besar dan tidak kurang dari tiga puluh lima gugusan pulau kecil dan sangat kecil. Menjadi salah satu negara kepulauan yang paling besar di dunia,

---

<sup>166</sup> Stuart Kaye, "Freedom of Navigation in the Indo-Pacific Region, Emerging Issues in the Law of the Sea to 2020", hlm. 18.

<sup>167</sup> *Ibid.*

<sup>168</sup> Kwa Chong Guan dan John K. Skogan, *Maritime Security in Southeast Asia*, hlm. 49



Indonesia memiliki lebih dari tujuh belas ribu pulau dengan panjang delapan puluh satu ribu kilometer. Secara geografis Indonesia terletak di antara samudera Pasifik dan samudera Hindia yang membuat perairan Indonesia menjadi salah satu jalur komunikasi laut (*sea lane of communication*). Salah satu jalur komunikasi laut yang dimiliki oleh Indonesia untuk jalur pelayaran internasional adalah Selat Malaka dan Singapura.<sup>169</sup> Akibatnya menjamin keselamatan pelayaran dalam perairan merupakan elemen penting pada kebijakan maritim Indonesia.

### 3.2.1.1 *Piracy menurut hukum Indonesia*

*Piracy* di laut lepas maupun *armed robbery* yang terjadi di perairan Indonesia merupakan suatu kejahatan serius menurut Hukum Pidana Indonesia. Hukum Pidana Indonesia mendalilkan hukuman penjara lima belas tahun atau bahkan hukuman mati dan penjara seumur hidup jika kejahatan tersebut mengakibatkan kematian seseorang.<sup>170</sup> Pengaturan mengenai hal ini dapat dilihat dari pasal 438 KUHP sampai pasal 444 KUHP. Pasal 438 KUHP mengatur mengenai pembajakan di laut dengan memuat pidana penjara paling lama lima belas tahun atau dua belas tahun bagi orang yang melakukan pembajakan di laut. Pasal 439 KUHP mengatur mengenai pembajakan di tepi laut dengan menentukan pidana penjara lima belas tahun bagi orang yang melakukan kejahatan pembajakan di tepi laut. Lebih lanjut, Pasal 440 KUHP mengatur mengenai pembajakan yang dilakukan di pantai dengan ancaman lima belas tahun dan pasal 441 KUHP mengatur mengenai pembajakan yang dilakukan di sungai. Selanjutnya pasal 444 KUHP menyebutkan bahwa jika perbuatan kekerasan yang dimaksud oleh pasal 438-441 KUHP mengakibatkan seseorang di kapal atau seseorang yang diserang itu mati, maka nakhoda, panglima, atau pemimpin kapal dan mereka yang turut serta melakukan perbuatan kekerasan akan diancam

---

<sup>169</sup> Arif Havas Oegroseno, "Threats to Maritime Security and Responses Thereto: A Focus on Armed Robbery against Ships at Sea in the Straits of Malacca and Singapore, Indonesian Experience", (makalah disampaikan pada Ninth Meeting United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea, New York, 23-27 Juni 2008), hlm. 1.

<sup>170</sup> Hasjim Djalal, "Anti *Piracy* Cooperation", (makalah disampaikan pada Indian Ocean Naval Symposium Jakarta, 18 October 2011), hlm. 1. Makalah diunduh 18 Mei 2012 melalui <http://ions.gov.in/sites/default/files/Prof%20HASYIM%20DJALAL%20Paper1.pdf>.

dengan pidana mati, penjara seumur hidup, atau pidana penjara selama waktu tertentu paling lama dua puluh tahun.

Indonesia merupakan negara penandatangan dari UNCLOS, selain itu Indonesia telah meratifikasi Konvensi tersebut dengan mengeluarkan UU No.17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS 1982. Proses ratifikasi merupakan salah satu cara untuk memasukan hukum internasional menjadi hukum nasional. Dengan diratifikasinya suatu konvensi maka isi dari konvensi akan mengikat negara pihak dari konvensi itu. Akan tetapi pengecualian dapat dilakukan dengan melakukan reservasi atau deklarasi terhadap suatu pasal. Dengan dijadikannya undang-undang maka Indonesia terikat dengan ketentuan yang dalam UNCLOS 1982 termasuk ketentuan yang mengatur *piracy*. *Piracy* menurut UNCLOS adalah segala tindakan ilegal yang terjadi di laut lepas dan di luar yurisdiksi negara mana pun. Dengan demikian, Indonesia hanya mengakui pengertian *piracy* sebagaimana dimaksud oleh UNCLOS dan tindakan ilegal terhadap orang dan kapal yang bukan di laut lepas maka tidak dapat dikategorikan sebagai *piracy* oleh Indonesia.

### **3.2.1.2 Upaya nasional**

Indonesia sendiri memiliki institusi yang berwenang dalam menangani persoalan keamanan, penegakan hukum dan keselamatan laut. Institusi tersebut antara lain: TNI khususnya TNI AL, Polisi Republik Indonesia, Badan Koordinasi Keamanan Laut, dan departemen atau lembaga terkait.

Peran TNI AL adalah terkait dengan upaya pengawasan, penegakan hukum, pemeliharaan keamanan dan ketertiban laut, serta sebagai alat pertahanan negara di laut. Fungsi Polisi Republik Indonesia berada pada lingkup pengawasan, penegakan hukum dan peraturan di laut. Badan Koordinasi Keamanan Laut adalah badan yang mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu.

Pada level nasional, salah satu upaya dari Indonesia dalam meningkatkan keamanan di Selat Malaka adalah membentuk Pusat Komando Angkatan Laut (Puskodal) untuk menangani masalah *armed robbery* atau perampokan terhadap kapal, Batam dan Belawan menjadi tempat berdirinya Puskodal. Puskodal di Batam dan Belawan diperlengkapi oleh alat khusus dan angkatan bersenjata yang

siap bertindak apabila terjadi insiden di laut.<sup>171</sup> Lebih lanjut, pemerintah Indonesia membentuk IMSS (*Integrated Maritime Surveillance System*) di sepanjang pantai Indonesia di Selat Malaka atas bantuan Amerika Serikat.<sup>172</sup>

Selanjutnya, Indonesia melalui angkatan lautnya berupaya mengamankan daerah yang memiliki potensi adanya pelanggaran di laut dengan melakukan operasi pengamanan. TNI Angkatan Laut menggelar operasi bersama dan terkoordinasi dengan Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) di Perairan Selat Malaka dan Pulau Anambas, Natuna. Operasi ini bertujuan untuk menekan tindak pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan barat Indonesia dari *illegal fishing*, *illegal logging*, pembajakan serta perampokan dan lain-lain. TNI Angkatan Laut dalam hal ini Komando Armada RI Kawasan Barat (Koarmabar) dalam operasi bersama mengerahkan unsur Kapal Republik Indonesia (KRI), personel dari Pangkalan Angkatan Laut (Lanal) serta Tim Pasukan Khusus dalam rangka pengamanan perairan wilayah barat khususnya di Perairan Pulau Anambas dan sekitarnya.<sup>173</sup> Operasi bersama dan terkoordinasi yang digelar antara Bakorkamla dengan TNI Angkatan Laut, yaitu Koarmabar diberi sandi “Operasi Gurita”, operasi ini dilakukan di perairan wilayah barat Indonesia Perairan Pulau Anambas dan sekitarnya.<sup>174</sup>

Selain operasi mandiri, TNI-AL juga melakukan operasi terkoordinasi dengan negara lain, contohnya Patkor Indosin (Indonesia-Singapura). Patroli ini telah digelar sebanyak empat kali pada tahun 2011 mulai dari Indosin 75/2011 sampai dengan Indosin 78/2011. Sedangkan operasi lainnya yaitu operasi Malaysia-Indonesia (Malindo). Patroli ini secara umum dapat memberikan dampak positif dan menciptakan keamanan laut di Selat Malaka serta beberapa

---

<sup>171</sup> Joshua Ho, *Maritime Counter-Terrorism: A Singapore Perspective*, IDSS Commentary (2004), hlm. 4.

<sup>172</sup> Arif Havas Oegroseno, “Threats to Maritime Security and Responses Thereto...”, hlm. 3.

<sup>173</sup> Komando Armada Republik Indonesia Kawasan Barat, Koarmabar dan Bakorkamla Gelar Operasi Bersama di Perairan Pulau Anambas Natuna. <http://koarmabar.tnial.mil.id/m/doc/read/366> diakses 4 Mei 2012.

<sup>174</sup> *Ibid.*

operasi berupa patroli terkoordinasi di perairan perbatasan Indonesia dengan negara tetangga.<sup>175</sup>

Selain TNI AL, TNI AU turut serta dalam mengamankan Selat Malaka hal ini dapat dilihat dari adanya patroli udara pengamanan di perairan Selat Malaka bersama dengan Angkatan Udara Singapura, Malaysia dan Thailand. Operasi pengamanan Selat Malaka yang dilakukan bersama tersebut dikenal dengan nama *Eyes in the Sky*. Operasi ini menitikberatkan pada pemantauan udara mengenai aktifitas di perairan Selat Malaka serta langsung memberikan informasi kepada pusat operasi jika terjadi tindak kejahatan seperti perompakan, *illegal fishing* atau kejahatan lain.<sup>176</sup>

TNI AL menggelar operasi khusus yang ditujukan untuk melaksanakan keamanan di laut dalam rangka mencegah tindak kejahatan dan pelanggaran di laut termasuk di Selat Malaka dan Selat Singapura yang dilakukan sesuai perintah. Operasi ini meliputi tiga jenis pertama, yaitu Operasi Trisila yang dilakukan untuk menanggulangi, menangkal, dan menindak setiap usaha dan kegiatan yang dapat mengganggu keamanan di laut. Operasi dilakukan untuk menjamin rasa aman pengguna laut, dan dilakukan selama sembilan puluh hari secara periodik satu kali dalam setahun.

Kedua, Operasi Satgas Mupe yang dilaksanakan untuk mencegah dan menindak kegiatan dan penyelundupan senjata, amunisi, dan bahan peledak serta tindak kejahatan lainnya di laut khususnya di perairan Aceh. Operasi dilaksanakan oleh pasukan Marinir TNI AL.

Ketiga, Operasi Satgasla Koopslihkam merupakan operasi untuk menemukan dan menindak setiap bentuk pelanggaran hukum di laut dalam rangka menciptakan kondisi stabilitas keamanan dalam negeri, khususnya di perairan Sabang sampai perairan Aceh Utara yang merupakan ujung Utara dari Selat Malaka.

---

<sup>175</sup> Komando Armada Republik Indonesia Kawasan Barat, Guskamla Gelar Operasi Keamanan Laut Melibatkan KRI dan Pesawat Udara TNI-AL. <http://koarmabar.tnial.mil.id/m/doc/read/1031> diakses pada 4 Mei 2012.

<sup>176</sup> Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, TNI AU Laksanakan Patroli Pengamanan Selat Malaka <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=9712> diakses pada 5 Mei 2012.

Keempat Operasi Preventif. Operasi ini memiliki tiga cara, yaitu mengembangkan Binpotmar dan Bintermatla di wilayah pantai melalui upaya-upaya antara lain dengan memantapkan kerja sama dan koordinasi dengan Pemerintah Daerah dan instansi pemerintah serta swasta di wilayah pantai, menumbuhkan kebiasaan pada masyarakat untuk setiap saat memberikan laporan tentang adanya tindak kriminalitas di laut sekitarnya dan mengembangkan pola Operasi Bakti parsial di desa-desa sekitar Selat Malaka dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan taraf hidup masyarakat desa.

Kedua mengembangkan pola kegiatan intelijen maritim melalui deteksi dini aparat intelmar di darat dengan kegiatan antara lain; mengintensifkan informasi Athan di Malaysia dan Singapura, mengintensifkan kegiatan aparat intelijen maritim yang ditempatkan di wilayah Lanal-lanal sepanjang Selat Malaka dan mengembangkan aksi-aksi penggalangan, dalam rangka menumbuhkembangkan *sense of criminal* masyarakat di wilayah ini.

Ketiga, mengembangkan pola deteksi dini unsur udara melalui kegiatan antara lain meningkatkan gelar unsur patroli udara maritim TNI AL yang ada di Tanjung Pinang, merancang pola patroli udara maritim yang disesuaikan dengan kondisi geografi dan kemungkinan kontak sasaran di wilayah dan menentukan sektor patroli yang sesuai dengan sektor patroli unsur laut.<sup>177</sup>

Selain gelar operasi, TNI AL juga melakukan Gelar Pangkalan dan Satuan Operasional yang dibagi menjadi empat, yaitu Gelar Pangkalan TNI AL, Gelar Pangkalan Udara TNI AL, dan Gelar Satuan Operasi TNI AL.

(a) Gelar pangkalan TNI AL

Tersebar sepanjang Pantai Timur Sumatera, Lanal dan Posal berperan memantau berbagai kegiatan maritim di sepanjang wilayah perairan Selat Malaka.

(b) Gelar pangkalan Udara TNI AL, sepanjang Selat Malaka, Lanudar dijadikan basis dari pesawat-pesawat udara TNI AL di gelar di Tanjung Pinang Belawan, Sabang.

---

<sup>177</sup> Annisa Lestari, "Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka: Tawaran *Proliferation Security Initiative* Periode 2006-2008." (Tesis master Universitas Indonesia, Jakarta, 2010), hlm, 54.

(c) Gelar Satuan Operasi TNI AL yang meliputi tujuh unsur. Unsur-unsur tersebut adalah Gugus Keamanan Laut Kawasan Barat (Guskamlabar) di mana unsur-unsur yang beroperasi dibawah Guskamlabar melaksanakan operasi keamanan laut sesuai operasi/patrolu yang direncanakan. Kedua, Gugus Tempur Laut Kawasan Barat (Guspurlabar) yang hanya menangani operasi bersifat insidental pada daerah yang mengalami gangguan tingkat keamanan. Ketiga, Satroltas Lantamal I/Belawan yang melaksanakan tugas-tugas patrolu keamanan laut secara terbatas dengan area tanggung jawab mulai dari kawasan perairan Tanjung Tamiang-Belawan-Pulau Berhala sampai Pulau Pandang. Keempat, Satroltas Lantaman IV/Tanjung Pinang yang melaksanakan tugas-tugas patrolu keamanan laut secara terbatas dengan area tanggung jawan mulai dari kawasan perairan sekitar Selat Philips-Selat Singapura.<sup>178</sup> Kelima, Satuan Tugas Keamanan laut (Satgaskamla), Pokgaskamla dan Unsur Tugas Kamla untuk melaksanakan operasi Kamla terbatas pada sektor lingkungan perairannya dengan titik berat pada penegakkan hukum dan gangguan keamanan intensitas rendah, Unsur KAL melaksanakan patrolu secara bergilir dengan pola bebas, minimal terdapat satu KAL yang berpatrolu disetiap sektor dalam 24 jam dan unsur SAR Udara (Helikopter) *stand by* SAR di Lanudal Tanjung Pinang. Keenam, Puskodal adalah Pusat Komando dan Pengendalian operasi pengamanan perairan Selat Malaka yang berada di Batam dan Belawan, yang selalu siap menerima berita untuk diinformasikan kepada unsur-unsur operasional di lapangan untuk dapat ditindaklanjuti segera setelah sebelumnya dilakukan analisis cermat melalui koordinasi dengan pihak Maritime Controle yang berada di Malaysia dan Singapura. Unsur ketujuh adalah Satuan Radar *Integrated Maritime Surveillance System* (IMSS) yang terpasang pada 12 titik sepanjang Selat Malaka.<sup>179</sup>

Adapun dalam menangani masalah tersebut Indonesia memiliki beberapa kendala. Kendala yang dihadapi oleh Indonesia adalah pertama, kekurangan

---

<sup>178</sup> *Ibid.*, hlm 56.

<sup>179</sup> *Ibid.*

armada menjadi salah satu penghambat bagi Indonesia dalam mengamankan Selat Malaka. Indonesia membutuhkan sekitar 239 kapal dan 115 pesawat untuk berpatroli di wilayah yang terdiri dari tiga belas ribu pulau tetapi hanya sekitar seratus lima belas kapal dan enam puluh pesawat yang tersedia.<sup>180</sup>

Kedua, Indonesia tidak melihat masalah *armed robbery* atau pun *piracy* sebagai tantangan utama pada keamanan laut. Indonesia menekankan upaya pengamanan terhadap *illegal fishing* dan *smuggling*. Indonesia kurang memiliki dorongan melihat adanya kerugian ekonomis yang potensial dari pembajakan di Selat Malaka karena Indonesia hanya merasakan sedikit manfaat dari selat tersebut.<sup>181</sup> Secara ringkas Indonesia tidak menjadikan keamanan maritim sebagai prioritas, Indonesia memiliki perhatian yang lebih kepada kemiskinan, penangguran, penyakit, dan kekerasan yang disebabkan oleh politik, separatis, dan golongan agama.<sup>182</sup>

### 3.2.2 Malaysia

Malaysia memiliki dua bagian wilayah, yaitu Semenanjung Malaysia dan Malaysia Barat. Semenanjung Malaysia berbatasan dengan Thailand di selatan, Singapura di bagian utara dan pulau Sumatera Indonesia di bagian barat. Selanjutnya, Malaysia barat berlokasi di Pulau Kalimantan dan berbatasan dengan Brunei dan Indonesia. Malaysia dikelilingi oleh dua perairan yang sangat penting di dunia, yaitu Selat Malaka dan Laut Cina Selatan. Selat Malaka berada di antara Sumatera dan Semenanjung Malaysia.

Mengenai masalah keamanan maritim, Malaysia memiliki delapan agensi yang diberi kewenangan untuk menegakkan bermacam-macam legislasi maritim, ketujuh agen tersebut adalah:<sup>183</sup>

---

<sup>180</sup> Wu Sichun dan Zou Keyuan, *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*, hlm. 147.

<sup>181</sup> Carrie R. Woolley, "Piracy and Sovereign Rights: Addressing Piracy in the Straits of Malacca Without Degrading the Sovereign Rights of Indonesia and Malaysia", *Santa Clara Journal of International Law*, (2010), hlm. 6.

<sup>182</sup> *Ibid.*

1. *Royal Malaysian Air Force;*
2. *Royal Malaysian Police;*
3. *the Fishery Department;*
4. *the Royal Customs and Excise Department;*
5. *Marine Department;*
6. *the Royal Malaysian Navy (RMN);*
7. *the Department of Environment;*
8. *Department of Immigration.*

Semua agensi, kecuali RMN yang hanya memberikan bantuan kepada agensi lain, merupakan pelaksana utama dari legislasi khusus dan dalam menjalankan operasinya bertanggung jawab terhadap wilayah operasinya. Namun demikian, RMN dan *Royal Malaysian Air Force* bertanggung jawab untuk menjalankan operasi dan mengawasi ZEE Malaysia sementara agensi lainnya memiliki tanggung jawab di laut teritorial.<sup>184</sup>

Pada tahun 2000 *Royal Malaysia Marine Police* (RMMP) membentuk gugus tugas khusus terkait *anti-piracy* dengan melatih enam puluh petugas polisi sebagai upaya membentuk unit komando taktis polisi laut Malaysia.<sup>185</sup> Unit ini mendapat bantuan aset berupa dua puluh kapal *fast strike* dan empat kapal apung. *Malaysia Special Action Forces* dan enam puluh sembilan unit komando dikerahkan ke Selat Malaka untuk mendampingi gugus tugas khusus ini.<sup>186</sup> Program latihan dan beberapa aset yang dikerahkan menunjukkan kesediaan Malaysia dalam meningkatkan keamanan laut di wilayahnya. Upaya untuk

---

<sup>183</sup> Zulkifli Bin Abu Bakar, "Enhancing Maritime Security – Law Enforcement in Malaysia", (makalah disampaikan pada 24<sup>th</sup> Asia-Pacific Roundtable tentang Strengthening Comprehensive and Cooperative Security in the Asia-Pacific, Kuala Lumpur, 8 Juni 20120) hlm. 10. Zulkifli bin Abu Bakar adalah First Admiral Maritime dari Northern Region Commander Malaysian Maritime Enforcement Agency Malaysia, makalah diunduh 18 Mei 2012 melalui [http://www.isis.org.my/files/24APRWEB/Zulkifli\\_Abu\\_Bakar.pdf](http://www.isis.org.my/files/24APRWEB/Zulkifli_Abu_Bakar.pdf).

<sup>184</sup> Hasjim Djalal, *Combating Piracy : Co-operation Needs, Efforts, and Challenges*, hlm. 148.

<sup>185</sup> Joshua Ho, "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia," *Asian Survey* 46, no. 4 (July-August 2006), hlm 559.

<sup>186</sup> Anthony S. Massey, "Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca" (Tesis Master Naval Post Graduate School, Monterey, 2008), hlm. 24.



meningkatkan keamanan terus diupayakan oleh Malaysia dengan membentuk *radar tracking stations* dan MMEA (*Malaysia Maritime Enforcement Agency*).

1. Pembentukan *radar tracking stations*

Malaysia membangun pangkalan sebagai upaya meningkatkan keamanan di Selat Malaka. Sejumlah pangkalan dibangun bersamaan dengan penempatan polisi di kapal kecil seperti tugboat dan perahu yang berpatroli melewati Selat Malaka.<sup>187</sup>

2. Pembentukan MMEA (*Malaysia Maritime Enforcement Agency*)

Menurut MMEA Act, MMEA memiliki tugas untuk melaksanakan fungsi penegakan dibawah semua hukum federal untuk menjamin keselamatan dan keamanan dari zona laut Malaysia.<sup>188</sup> Lebih lanjut, MMEA memiliki tanggung jawab untuk mencari dan menyelamatkan, menangani kejahatan maritim, serta mengumpulkan informasi dari intelejen untuk menjamin keamanan laut Malaysia. Guna menunjang fungsinya, MMEA diberikan aset berupa kapal, pesawat udara dan sistem radar pengawasan laut.

Selain itu, MMEA mengambil langkah membangun hubungan bilateral dan multilateral dengan beberapa negara di kawasan Asia Pasifik. MMEA memiliki hubungan kerja yang dekat dengan beberapa organisasi, yaitu:<sup>189</sup>

- a. ISC ReCAAP di Singapura;
- b. *Singapore Police Coastguard* (Polisi Penjaga Pantai Singapura);
- c. *Maritime Port Authority of Singapore* (Otoritas Pelabuhan Maritim Singapura);
- d. *Japan Coastguard* (Penjaga Pantai Jepang); dan
- e. *United States Coastguard* (Penjaga Pantai Amerika Serikat).

Malaysia dalam mengelola keamanan maritim di Selat Malaka melakukan penerapan beberapa sistem keamanan, yaitu Sistem Survei Laut atau *Malaysian Sea Surveillance System* (SWASLA). Sistem lalu-lintas kapal atau *Malaysian Vessel Traffic System* (VTS), Sistem Pendataan dan Laporan Kapal atau

---

<sup>187</sup> *Ibid.*, hlm. 40.

<sup>188</sup> Zulkifli Bin Abu Bakar, *Enhancing Maritime Security – Law Enforcement in Malaysia*, hlm. 12.

<sup>189</sup> *Ibid.*, hlm. 16.

*Mandatory Ship Reporting System (STRAITREP)*. Membentuk Pusat Pelaporan Perompakan berupa *IMB Piracy Reporting Center*. Semua sistem didukung teknologi yang dapat memberikan data radar video, lokasi kapal, pergerakan atau lintasan, identitas, tipe kargo, pelabuhan yang dituju dan lain sebagainya. Berdasarkan kemampuan lintas sektoral baik patroli laut dan kepolisian maka Malaysia menyiapkan sistem yang dinamakan *Total Maritime Domain Awareness*.<sup>190</sup>

Selanjutnya selain upaya internal, Malaysia juga bekerjasama dengan negara lain untuk meningkatkan keamanan di sekitar perairan Selat Malaka. Malaysia bekerjasama dengan Filipina dengan membentuk *Malaysia-Philippines Border Patrol Co-ordinating Group (MPBPCG)*. Malaysia dan Filipina melakukan kerjasama dengan operasi patroli terkoordinasi di laut untuk mencegah terjadinya *armed robbery* dan aktifitas ilegal lainnya di laut. Operasi ini dilakukan dengan mempertimbangkan batas maritim dari Malaysia dan Filipina dengan demikian tugas dari keduanya adalah berpatroli di perairan masing-masing. Selama operasi berlangsung keduanya berhasil memeriksa dan menginspeksi kapal baik kapal yang lewat atau kapal yang melakukan penangkapan ikan di area tersebut.

Kapal patroli Filipina berhasil menyita senjata api M16, menahan dua kapal dan memproses 159 orang.<sup>191</sup> Malaysia sendiri berhasil menginspeksi enam puluh lima kapal dan menahan enam kapal. Semua pelanggar akan dituntut berdasarkan tempat mereka ditahan. Kedua negara menyebut operasi ini telah mencapai tujuannya dalam mencegah pelaku pelanggaran di laut dan meningkatkan operasi antar agensi kedua negara dalam penegakan hukum laut.<sup>192</sup>

---

<sup>190</sup> Steven Yohanes Pailah, "Pengelolaan Isu-Isu Keamanan di Selat Malaka Periode 2005-2006" (Tesis master Universitas Indonesia, Jakarta, 2008), hlm. 43.

<sup>191</sup> Armed Forces of the Philippines, "Philippines Malaysia Border Patrol Coordinating Group National Security Council Prime Minister Department", <http://www.afp.mil.ph/index.php/news/116-philippines-malaysia-border-patrol-coordinating-group-national-security-council-prime-minister-department> diakses pada 15 Mei 2012.

<sup>192</sup> *Ibid.*

Kegiatan patroli terkoordinasi "Malindo" merupakan kegiatan patroli terkoordinasi antara TNI Angkatan Laut dengan Tentara Laut Diraja Malaysia (TLDM) untuk mengamankan perairan Selat Malaka dari berbagai ancaman dan gangguan keamanan di laut antara lain, perompakan, penyelundupan, pencemaran dan lain-lain. Selain itu Patkor Malindo dilaksanakan untuk memberikan dampak situasi yang kondusif bagi masyarakat internasional pengguna jalur laut perairan Selat Malaka dan meningkatkan citra yang baik khususnya keamanan jalur laut Internasional Selat Malaka dimata masyarakat dunia, untuk itu kerja sama antara unsur laut TNI Angkatan Laut dengan Armada TLDM dalam bentuk patroli terkoordinasi terus menerus dibina secara lebih intensif dan efektif.<sup>193</sup>

Selain operasi Malindo, Indonesia dan Malaysia melakukan Operasi yang diberi nama nama Patroli Terkoordinasi (Patkor) Operasi Terpadu Maritim (Optima) Malindo (Malaysia Indonesia). Operasi Optima Malindo memiliki frekuensi latihan satu kali dalam setahun dengan jumlah enam puluh hari. Operasi ini merupakan upaya untuk menegakkan kedaulatan dan hukum serta kegiatan SAR dalam rangka memelihara dan meningkatkan stabilitas keamanan di Selat Malaka. Patroli Optima Malindo sendiri melibatkan berbagai unsur gabungan yaitu TNI AL, Beacukai, KPLP, Departemen Kelautan dan Perikanan RI dan Polisi Air dan Udara (Polairud) dengan unsur Malaysia, Tentara Diraja Laut Malaysia, Kastam dan *Marine Police* Malaysia.<sup>194</sup>

TNI dalam hal ini Komando Armada RI Kawasan Barat (Koarmabar) menggelar operasi pengamanan Selat Malaka bersama dengan angkatan laut Malaysia dan operasi ini telah berlangsung sampai yang ke 20 pada tahun 2011. Patkor Optima Malindo ini dilaksanakan di Selat Malaka yang difokuskan pada sektor operasi mulai dari Sabang sampai dengan Perairan Pulau Rupa. Adapun sasaran yang akan dicapai dari pelaksanaan operasi ini yaitu meningkatkan patroli gabungan antara unsur TNI Angkatan Laut, Bea Cukai, KPLP, KKP dan Polair dengan unsur Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM).

---

<sup>193</sup> Kementerian Pertahanan RI, Menhan: Indonesia akan Konfirmasi Malaysia Terkait Pembajakan, <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=9869> diakses 5 Mei 2012.

<sup>194</sup> Steven Yohanes Pailah, "Pengelolaan Isu-Isu Keamanan di Selat Malaka", hlm. 52-53.

Pelaksanaan Operasi Optima Malindo ini adalah pelaksanaan yang ke 20 yang dilaksanakan antara Indonesia dan Malaysia. Operasi ini dilaksanakan dua kali dalam setahun dan Optima Malindo yang ke 20 merupakan kelanjutan dari pelaksanaan Optima Malindo sebelumnya.<sup>195</sup>

### 3.2.3 Singapura

Singapura terletak di ujung Semenanjung Malay dan di bagian selatan dari Selat Malaka di antara Sumatra dan Semenanjung Malaysia, dan kurang lebih memiliki luas lima ratus mil. Pada bagian utara, Singapura dipisahkan oleh Selat Johor yang memiliki panjang tiga puluh mil dan lebar sekitar tiga perempat sampai tiga mil.<sup>196</sup> Pada bagian selatan, Singapura dipisahkan oleh pulau Riau milik Indonesia dan Selat Singapura, yang memanjang hingga lima puluh mil dari ujung Selat Malaka di barat sampai laut Cina selatan di timur. Selat Singapura memiliki lebar lima mil tetapi menyempit sampai kurang dari satu mil di terusan Philips dekat Singapura.

Singapura sebagai salah satu negara kaya di kawasan Asia telah menunjukkan keinginannya untuk melawan *piracy*. Hal ini dibuktikan dengan adanya kerjasama antara Singapura dan negara-negara besar lainnya. Masalah keamanan di jalur pelayaran adalah hal yang penting bagi Singapura untuk menjaga stabilitas perdagangannya.<sup>197</sup>

#### 3.2.3.1 Ketentuan mengenai *piracy*

Singapura meratifikasi UNCLOS pada 17 November 1994. Singapura tidak memiliki hukum nasional mengenai penerapan Pasal 100-110 mengenai *piracy* yang ada dalam UNCLOS. Namun demikian, ada dua pasal dalam Hukum

---

<sup>195</sup> Komando Armada Republik Indonesia Kawasan Barat, Koarmabar Gelar Operasi Pengamanan Perairan Selat Malaka <http://koarmabar.tnial.mil.id/m/doc/read/631> diakses 10 Mei 2012.

<sup>196</sup> Robert Beckman, "Singapore Strives to enhance Safety, Security, and Environmental Protection in Its Port and In the Straits of Malacca and Singapore", *Ocean and Coastal Law Journal*, (2009), hlm. 1.

<sup>197</sup> Rosemary Collins dan Daud Hassan, "Application and Shortcomings of the Law of the Sea in Combating *Piracy*: South East Asia Perspective", *Journal of Maritime Law and Commerce*, (Januari, 2009), hlm.3.

Pidana Singapura (Cap 224) yang berkaitan dengan *piracy*. Pertama, *Section 130 B* dari Kitab Hukum Pidana Singapura yang berjudul “*piracy by law of nations*” yang menyatakan serangan pembajakan adalah sebagai berikut:<sup>198</sup>

- (1) *A person commits piracy who does any act that, by the law of nations is piracy.*
- (2) *Whoever commits piracy shall be punished with imprisonment for life and with caning not less than 12 strokes, but if while committing or attempting to commit piracy, he murders or attempts to murder another person or does any act that is likely to endanger the life of another person, he shall be punished with death.*

*Kedua section 130 C dari Penal Code Singapura menyatakan Piratical acts adalah:*

*Whoever, while in or out of Singapore*

- (a) steals a Singapore ship;*
- (b) steals or without lawful authority throws overboard, damages or destroys anything that is part of the cargo, supplies or fittings act on a Singapore ship;*
- (c) does or attempt to do a mutinous act on a Singapore ship; or*
- (d) counsels or procures a person to do anything mentioned in paragraph (a), (b) or (c),*  
*Shall be punished with imprisonment for a term no exceeding 15 years and shall be liable to canning.*

Sebelum tahun 1993, Penal Code Singapura tidak memiliki ketentuan mengenai *piracy*. Sebelumnya *piracy* diatur menggunakan UK *Admiralty Offences (Colonial) Act 1849* bersamaan dengan *Court (Colonial) Jurisdiction Act 1874*. UK *Admiralty Offences (Colonial) Act 1849* hanya menyatakan semua orang yang dituntut di koloni manapun karena melakukan tindakan penyerangan di laut, termasuk *piracy*, akan diatur sama halnya jika serangan dilakukan di perairan dalam yurisdiksi lokal dari pengadilan koloni.<sup>199</sup> *The Courts (Colonial)*

---

<sup>198</sup> Penal Code Singapore Chapter 224 Section 130 C.

<sup>199</sup> 1849 CHAPTER 96 12 and 13 Vict, Admiralty Offences (Colonial) Act 1849 <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/12-13/96> diakses pada 9 Mei 2012. *All persons charged in any colony with offences committed on the sea, may be dealt with in the same manner as if the offences had been committed on waters within the local jurisdiction of the courts of the colony. If any person within any colony shall be charged with the commission of any treason, piracy, felony, robbery, murder, conspiracy, or other offence, of what nature or kind soever, committed upon the sea, or in any haven, river, creek, or place where the admiral or admirals have power, authority, or jurisdiction, or if any person charged with the commission of any such offence upon the sea, or in any such haven, river, creek, or place shall be brought for trial to any colony, then and in every such case all magistrates, justices of the peace, public prosecutors, juries, judges, courts, public officers, and other persons in such colony shall have and exercise the same jurisdiction and*

*Jurisdiction Act* 1874 memberikan kuasa pada pengadilan koloni untuk mengadili dan memberikan hukuman terhadap serangan yang dilakukan di laut lepas atau di mana saja terlepas dari batas teritorial dari koloni dan yurisdiksi lokal dari pengadilan seakan-akan kejahatan terjadi dalam batas wilayah koloni.<sup>200</sup>

*Code Penal Singapore* tidak mengimplementasikan definisi dari *piracy* pada Pasal 101 UNCLOS. Sampai saat ini Pengadilan Singapura tidak mempertimbangkan arti apa yang dimaksud dengan *piracy* dalam hukum internasional dan belum ada penuntutan atas kejahatan *piracy* menurut Section 130 B dari *Penal Code Singapura*.<sup>201</sup>

Menurut *Singapore Criminal Procedure Code* (Cap 68) yang diganti dengan *Criminal Procedure Code* No.15 Tahun 2010<sup>202</sup>, polisi diberikan kuasa untuk menahan segala jenis tindakan pembajakan baik *piracy* menurut hukum internasional atau serangan bajak laut (*piratical attacks*) tanpa surat perintah.<sup>203</sup> Polisi pantai yang merupakan polisi laut dari Singapura, dapat menggunakan kuasanya. Namun demikian, kuasa tersebut hanya dapat digunakan dalam perairan teritorial Singapura dan tidak di luar laut teritorial Singapura.<sup>204</sup>

---

*authorities for inquiring of, trying, hearing, determining, and adjudging such offences, and they are hereby respectively authorized, empowered, and required to institute and carry on all such proceedings for the bringing of such person so charged as aforesaid to trial, and for and auxiliary to and consequent upon the trial of any such person for any such offence wherewith he may be charged as aforesaid, as by the law of such colony would and ought to have been had and exercised or instituted and carried on by them respectively if such offence had been committed, and such person had been charged with having committed the same, upon any waters situate within the limits of any such colony, and within the limits of the local jurisdiction of the courts of criminal justice of such colony.*

<sup>200</sup> Section 3 of the Courts (Colonial) Jurisdiction Act 1874, [http://www.legislation.act.gov.au/a/db\\_1780/20030118-3677/pdf/db\\_1780.pdf](http://www.legislation.act.gov.au/a/db_1780/20030118-3677/pdf/db_1780.pdf) diakses pada 9 Mei 2012.

<sup>201</sup> Tara Davenport, "Singapore's Country Report", CIL Research Project, hlm. 18.

<sup>202</sup> Attorney General's Chambers Singapore, Criminal Procedure Code 2010 No. 15/2010, <http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p;query=Status%3Aacurinforce%20Type%3Aact.sl%20Content%3A%22piratical%22;rec=3;resUrl=http%3A%2F%2Fstatutes.agc.gov.sg%2Faol%2Fsearch%2Fsummary%2Fresults.w3p%3Bquery%3DStatus%253Aacurinforce%2520Type%253Aact.sl%2520Content%253A%2522piratical%2522> diakses pada 9 Mei 2012.

<sup>203</sup> First Schedule Singapore Criminal Procedure Code (cap 68).

<sup>204</sup> *The Police Coast Guard's function is to ensure coastal security and maintain law and order with Singapore Territorial Waters in peacetime and during emergencies*: Lihat: Police Force Website available at <http://www.spf.gov.sg/abtspf/pcg.htm> diakses pada 9 Mei 2012.

Pada tahun 2007, amandemen dilakukan pada *Singapore Armed Forces Act* ( Cap 295 of the 2000 Revised Edition) (SAF Act) untuk memberikan kekuatan hukum pada Angkatan Bersenjata Singapura, termasuk *Royal Singapore Navy*, untuk mencegah, menutup, mencari dan menahan, menangkap dan menggunakan kekuatan terhadap kapal musuh dan orang di perairan internasional. Amandemen dibuat karena legislasi yang sudah ada tidak mendefinisikan kekuatan dari SAF secara memadai dan tidak ada legislasi domestik yang mengatur operasi dari SAF di perairan internasional.

*Section* 201B (1) dari SAF Act menyatakan bahwa Menteri Pertahanan dapat memberi kuasa SAF untuk diturunkan dalam kondisi tertentu asalkan beralasan dan penting untuk operasi di laut seperti:

- a. *to combat piracy or piratical act'*
- b. *to detect and prevent any aerial or maritime threat to the defence or security of Singapore;*
- c. *to detect and prevent the unlawful carriage by air or sea of any weapon, explosive or other dangerous device or substance;*
- d. *to rescue any hijacked aircraft, vessel or other fixed or floating facility;*
- e. *to carry out such other air or sea operation as the Minister, after consulting the Committee, may, by notification in the Gazette, may provide.*

Pada dasarnya *section* ini memberikan suatu kuasa kepada angkatan laut Singapura untuk menjalankan operasi laut dalam rangka mencegah pelanggaran yang terjadi di laut, seperti mencegah kegiatan pembajakan di laut atau pun pelanggaran lain yang dapat mengancam pertahanan dan keamanan Singapura.

Selanjutnya, *Section* 201B (4) menyatakan bahwa setiap anggota angkatan bersenjata yang disembarkan untuk tugas operasi di laut dapat melakukan beberapa tindakan terhadap kapal atau fasilitas apung:

- a. mencegah kapal dan mewajibkan kapal untuk pergi, atau tidak masuk, perairan teritorial Singapura atau bagian dari perairan teritorial Singapura;<sup>205</sup>
- b. mengejar, menghentikan, dan menaiki kapal;<sup>206</sup>

---

<sup>205</sup> Pada *section* 201B (4) butir a menyebut: *intercept the vessel and require it to leave, or not to enter, Singapore territorial waters or such part of Singapore territorial waters as may be specified by him;*

- c. jika dibutuhkan dan setelah menembakkan sinyal peringatan, dapat menembak untuk melumpuhkan atau mengusir kapal untuk dibawa ke daratan;<sup>207</sup>
- d. menangkap kapal atau fasilitasnya;
- e. ketika di atas kapal angkatan bersenjata:<sup>208</sup>
  - (i) bertugas mencegah atau mengakhiri kekerasan;
  - (ii) melindungi orang dari tindakan kekerasan;
  - (iii) membebaskan sandera dari kapal;
  - (iv) mengevakuasi orang ke tempat yang aman;
  - (v) mengharuskan setiap orang untuk memberi informasi mengenai dirinya, kapal atau fasilitas atau apa pun mengenai
  - (vi) menahan orang yang oleh angkatan bersenjata diduga atas alasan yang kuat telah melakukan kejahatan atau telah memiliki tujuan untuk melakukan kejahatan, akan diserahkan kepada polisi;
  - (vii) mencari kapal atau fasilitas, dan orang yang ada di dalam kapal termasuk barang yang ada dalam kapal;
  - (viii) menahan benda berbahaya atau benda lainnya yang berhubungan dengan operasi yang dilakukan atau bukti dari segala serangan yang ditemukan pada saat pencarian;
- f. menahan kapal dan membawa, atau langsung pemimpin kapal untuk dibawa ke:
  - (i) ke pelabuhan atau tempat lain di Singapura; atau
  - (ii) di luar Singapura;

---

<sup>206</sup> Pada Section 201B (4) butir b menyebut: *pursue, stop and board the vessel*;

<sup>207</sup> Pada Section 201B (4) butir d menyebut: *where necessary and after firing a warning signal, fire at or into the vessel to disable it or compel it to be brought to for boarding*;

<sup>208</sup> Pada Section 201B (4) butir e menyebut:  
*(i) prevent, or put an end to, acts of violence; (ii) protect persons from acts of violence; (iii) free any hostage from the vessel or facility; (iv) evacuate persons to a place of safety; (v) require any person to give information concerning himself, the vessel or facility or anything thereon; (vi) detain any person whom the serviceman believes on reasonable grounds to have committed an offence or to have a design to commit an offence, to be handed over to a police officer as soon as practicable; (vii) search the vessel or facility, and any person or anything on it, including its cargo; (viii) seize any dangerous thing or other thing related to the operation concerned or evidence of any offence found in such a search;*



- g. mengambil tindakan yang dibutuhkan dan penting termasuk menggunakan kekuatan dalam keadaan sebagaimana yang dimaksud pada paragraf (a) sampai (f).

### 3.2.3.2 Operasi pengamanan laut

Angkatan Laut Singapura atau *The Republic of Singapore Navy* (RSN) dan *Singapore Police Coast Guards* (PCG) telah melaksanakan patroli koordinasi gabungan dengan Tentara Nasional Indonesia (TNI-AL) dan POLRI untuk mencegah terjadinya perampokan di laut (*sea robberies*) di wilayah Selat Singapura dan Terusan Philip. Patroli ini telah dilakukan sejak 1992 dan telah menjadi salah satu kerjasama yang efektif untuk melawan perampokan di laut dan daerah yang dijadikan operasi telah mengalami penurunan aksi perampokan di laut.<sup>209</sup> Selanjutnya, Singapura membangun ISCP berisi mengenai pertukaran informasi antara dua negara dengan jalur komunikasi langsung sejalan dengan prosedur untuk pengejaran lintas batas. Berdasarkan ISCP, patroli koordinat dilaksanakan sepanjang tahun dengan siklus 3 bulan sekali.<sup>210</sup>

Singapura telah melakukan upaya koordinasi internal melalui kerjasama antara *Maritime Port Authority*, polisi, Penjaga Pantai (*Coast Guard*) dan Angkatan Lautnya dengan membagi area tugas masing-masing supaya tidak terjadi tumpang tindih pada tiap organisasi.<sup>211</sup> Selain itu, Singapura melakukan kerjasama dengan organisasi maritim seperti IMO. Kerja sama antara Singapura dan IMO ini meliputi pembentukan dari *International Ships dan Port Facility Code* (ISCPFC). *International Ships dan Port Facility Code* ini bertujuan untuk

---

<sup>209</sup> Ministry of Defence Singapore, "Singapore and Indonesia Participate in Indo-Sin Coordinated Patrols (ISCP) and Joint Socio-Civic Activities" [http://www.mindef.gov.sg/imindef/news\\_and\\_events/nr/2001/oct/09oct01\\_nr2.html](http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2001/oct/09oct01_nr2.html) diakses 4 Mei 2012.

<sup>210</sup> Ministry of Defence Singapore, "Singapore and Indonesia Participate in Indo-Sin Coordinated Patrols (ISCP) and Joint Socio-Civic Activities", [http://www.mindef.gov.sg/imindef/news\\_and\\_events/nr/2001/oct/09oct01\\_nr2.html](http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2001/oct/09oct01_nr2.html) diakses 4 Mei 2012.

<sup>211</sup> Anthony S. Massey, "Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca." hlm.

meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan demi terciptanya keamanan maritim.<sup>212</sup>

---

<sup>212</sup> *Ibid.*

## **BAB 4**

### **KERJA SAMA REGIONAL DALAM MEMBERANTAS *PIRACY* DAN *ARMED ROBBERY* DI LAUT CINA SELATAN DAN SELAT MALAKA**

#### **4.1 Operasi MALSINDO (Malaysia-Singapura-Indonesia)**

*Littoral state* memiliki mekanisme tersendiri dalam pengamanan di Selat Malaka melalui *Joint Statement on the Malacca Strait of 16 November 1971* yang membentuk forum *Ministerial Meetings Senior Officials Meeting dan Tripartite Technical Expert Group* (TTEG). Perkembangan mengenai pengamanan Selat Malaka yang dilakukan oleh tiga negara berlanjut pada Operasi Malsindo (Malaysia-Singapura-Indonesia) pada tahun 2004.

MALSINDO dimulai pada Juli 2004 melibatkan angkatan laut Malaysia, Indonesia, dan Singapura yang berpatroli di perairan Selat Malaka. Patroli terkoordinasi dilaksanakan sepanjang tahun menggunakan kapal dari negara pantai. Operasi ini adalah operasi pertama dari negara pantai untuk melakukan patroli secara terkoordinasi dengan negara lain secara multilateral.<sup>213</sup> Menurut Kepala Staff TNI Angkatan Laut, Laksamana Bernard Kent Sondakh, Malsindo merupakan operasi yang menekankan pada koordinasi bukan patroli gabungan.

##### **3.1.1 MSSI/MSSP**

Pada perkembangannya Operasi Malsindo dikenal dengan nama *Malacca Sea Strait Patrol* (MSSP) atau *Malacca Straits Security Initiative* (MSSI), operasi terdiri dari alokasi kapal untuk patroli di Selat Malaka dan bertujuan untuk mengurangi pembajakan dan aktifitas penyelundupan yang terjadi di Selat Malaka. Pada saat operasi pertama berjalan tujuh belas kapal ditugaskan untuk berpatroli di selat ini. Indonesia mengirim tujuh kapal sedangkan Malaysia dan Singapura mengirimkan masing-masing lima kapal.

Komponen dari MSSI terdiri dari beberapa komponen, yaitu

- a. *Malacca Straits Identification System* (MSIS) terdiri dari lima sektor yaitu Sektor 1 berada di Stasiun Pelaporan di Phuket, Thailand; Sektor 2 berlokasi di Stasiun Pelaporan di Sabang, Indonesia; Sektor 3 berada di Stasiun

---

<sup>213</sup> Anthony S. Massey, "Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca", hlm. 46.

Pelaporan di Lumut, Malaysia; Sektor 4 terletak di Stasiun Pelaporan di Dumai, Indonesia; dan Sektor 5, yaitu Stasiun Pelaporan di Changi, Singapura.

- b. *Joint Maritime Security Operations* (JMSO), pada operasi ini pelaksanaannya dilakukan oleh *Commander Task Group* (CTG) setiap *littoral state* dan CTG hanya bertanggung jawab atas wilayah patrolinya masing-masing. Dengan demikian, CTG tidak bisa ikut serta mengatasi apabila sebuah peristiwa menimpa wilayah *littoral state* lainnya.
- c. *Joint Maritime Air Patrol Operations* (JMAP), operasi kemanan maritim yang dibangun di antara *littoral state* meliputi wilayah laut dan juga udara. Dalam konteks ini sangat penting untuk meningkatkan *command*, *control*, dan *coordination*. Pada umumnya patroli maritim udara *littoral state* hanya bersifat individual di wilayah masing-masing tanpa ada koordinasi dengan *littoral state* lainnya.
- d. *Integrated Maritime Surveillance System* (IMSS), IMSS merupakan sistem penempatan radar pantai dan kamera pengawas (*Loung Range Camera*) di beberapa lokasi sepanjang pantai timur pulau Sumatera. Penempatan IMSS ini memberikan manfaat bagi TNI AL dalam melaksanakan pengamanan dan pengawasan di perairan Aceh dan sepanjang Selat Malaka.<sup>214</sup> Kerja sama integral IMSS sangat dibutuhkan untuk memantau semua kegiatan, sinergitas pengawasan, proses dan analisis data dalam rangka mempercepat setiap tanggapan.<sup>215</sup> Pemasangan radar dibagi dalam beberapa tahap. Tahap pertama (Tahap 1A) dilakukan pemasangan pada empat titik di sepanjang Selat Malaka, dan radar tersebut telah beroperasi. Keempat titik tersebut berada di daerah Tanjung Tamiang, Tanjung Balai Asahan, Bagan Siapi-api, dan Pulau Bengkalis. Sedangkan delapan titik lain berada di Pulau Weh, Sigli, Lhokseumawe, Langsa, Belawan, sekitar Pulau Berhala, Karimun, dan Batam. Radar IMSS memiliki jangkauan cukup luas, yaitu mencapai 40 NM

---

<sup>214</sup> Steven Yohanes Pailah, "Pengelolaan Isu-Isu Keamanan di Selat Malaka", hlm. 63.

<sup>215</sup> Annisa Lestari, "Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka: Tawaran Proliferation Security Initiative Periode 2006-2008." (Tesis Master Universitas Indonesia, Jakarta, 2010), hlm. 61.

atau sekitar tujuh puluh empat kilometer dengan cara kerjanya yang terpasang pada pesawat AIS (*automatic identification system*) *Based* sebagai penerima (*receiver*).<sup>216</sup> Setiap objek yang terpantau melalui antena pada AIS *Based* akan menghasilkan data dan sinyal yang dipancarkan melalui sebuah monitor kemudian melalui monitor tersebut petugas dapat mengetahui nama, ukuran dan jenis kapal, status navigasi, waktu tempuh dan tujuan kapal beserta muatannya.<sup>217</sup>

- e. *Margin of Allowable Hot Pursuit*; pada perkembangannya beberapa perubahan dilakukan salah satunya mengenai pengejaran seketika. Pengejaran seketika pada awal program berulang-ulang tidak diperbolehkan tetapi seiring dengan berjalannya waktu program ini dimasukkan pada gagasan program. Pada pengejaran seketika ini negara-negara berpegang pada perjanjian bilateral antara mereka mengenai izin apakah diperbolehkan mengejar kapal sampai perairan teritorial negara lain atau tidak.<sup>218</sup>
- f. *Intellegence and Information Exchange* atau *MSP Intellegence Exchange Group* dibentuk oleh tiga negara pada tahun 2006 untuk mendukung patroli laut dan udara, mengarah pada perkembangan pertukaran informasi yang disebut *Malacca Straits Patrol Info-System* atau *MSP-IS*.<sup>219</sup> Pertukaran informasi intelijen adalah bagian dari kerja sama keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Pertukaran informasi dilakukan karena adanya asumsi bahwa segala bentuk tindak kejahatan yang terjadi di laut berawal dari daratan atau pelabuhan awal, oleh sebab itu pertukaran informasi sebelum kapal berlayar perlu dilakukan. Pada dasarnya, sebelum berangkat kapal harus dilengkapi beberapa dokumen. Pertukaran informasi intelejen berguna untuk membatasi peningkatan penyelundupan baik barang dan orang melalui pintu-pintu pelabuhan kecil antar negara.

---

<sup>216</sup> *Ibid.*, hlm. 62.

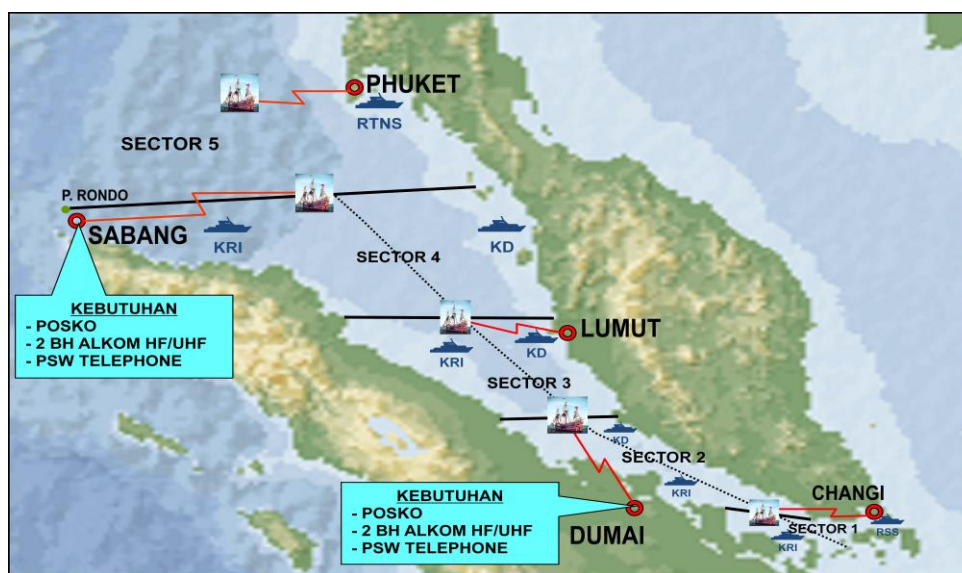
<sup>217</sup> *Ibid.*

<sup>218</sup> Anthony S. Massey, "Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca.", hlm. 47.

<sup>219</sup> Ministry of Defence Singapore, Factsheet: Milestone of Malacca Strait Patrols, [http://www.mindef.gov.sg/imindef/news\\_and\\_events/nr/2008/mar/28mar08\\_nr/28mar08\\_fs.html](http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2008/mar/28mar08_nr/28mar08_fs.html) diakses 05 Juni 2012.

- g. *Public Informations Campaign* mengenai pelaksanaan akan kampanye publik mengenai langkah-langkah yang telah diambil, proses operasi yang berjalan, serta hasil yang dicapai dari operasi tersebut.<sup>220</sup>
- h. *Combinated Maritime Air Patrol Operation* adalah salah satu bentuk kerja sama patroli laut dan udara dalam rangka mendukung operasi keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Prinsipnya operasi ini adalah gabungan antara kekuatan udara dan laut untuk mengamankan perairan laut atau selat. Secara teknis, informasi awal yang digunakan berdasarkan pantauan radar ataupun patroli udara di atas perairan. Dengan mengetahui adanya pergerakan kapal yang di duga melakukan tindak kejahatan ataupun menjadi korban perompakan, maka laporan tersebut segera dikirimkan ke *Center of Information* yang telah didirikan oleh ketiga negara pantai. Berdasarkan laporan operasi udara tersebut, kekuatan armada laut akan melakukan pengejaran atau penangkapan atas kapal tersebut.

Gambar 4.1 Operasi Sektoring dan Stasiun Pelaporan MSSI



(Sumber: Dinas Hukum Komando Armada Republik Indonesia Kawasan Barat)

<sup>220</sup> Annisa Lestari, "Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka: Tawaran Proliferation Security Initiative Periode 2006-2008." (Tesis Master Universitas Indonesia, Jakarta, 2010), hlm.64.

Menurut Kresno Buntoro pelaksanaan dari Operasi MALSINDO ini mempertimbangkan perjanjian batas wilayah dari ketiga negara yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Perjanjian batas wilayah ini menyebabkan adanya pembagian area operasi patroli pengamanan laut dari ketiga negara di wilayah perairan Selat Malaka.<sup>221</sup>

#### 4.1.2 *Eyes in the Sky*

Dalam perkembangannya, operasi ini diperluas bersama TNI Angkatan Udara dan menghasilkan kerja sama bersama di udara oleh ketiga negara penjaga selat. Selanjutnya, program ini menjadi bagian terintegrasi dengan nama Operasi *Eyes in the Sky* dalam mengamankan perairan Selat Malaka.

Usulan terkait patroli *Eyes in the Sky* pertama kali diusulkan oleh Deputi Perdana Menteri Malaysia dalam sebuah dialog yang diadakan pada tahun 2005. Patroli keamanan ini adalah sebuah konsep untuk meningkatkan keamanan di Selat Malaka dan Singapura. Wilayah operasi ini mencakup wilayah udara nasional dan internasional di atas Selat Malaka. Sebuah pusat operasi *Eyes in the Sky* didirikan di setiap negara yang berpartisipasi untuk mengkoordinasikan jadwal patroli. Pada tahap awal, setiap negara yang berpartisipasi akan menyediakan sumber daya yang dibutuhkan dalam hal ini pesawat untuk patroli laut.<sup>222</sup>

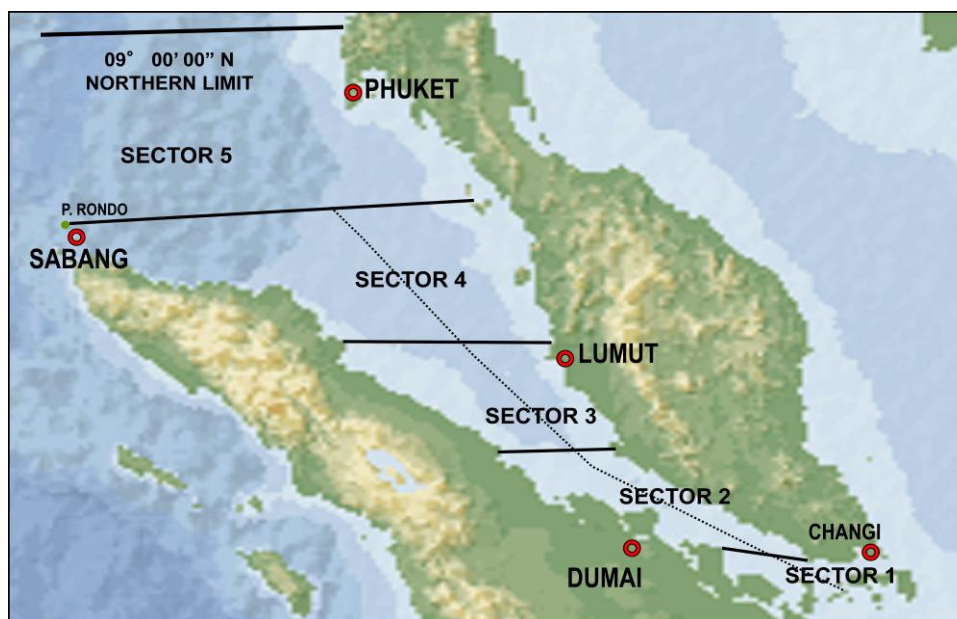
*Eyes in the Sky* merupakan patroli udara maritim yang dilakukan oleh *littoral state* ditambah dengan Thailand. Untuk memudahkan upaya untuk menekan tindak kejahatan laut di Selat Malaka, masing-masing negara mendirikan *incident hotline station*, yakni di Sabang, Dumai (Indonesia), Lumut (Malaysia), Phuket (Thailand), dan Changi (Singapura).<sup>223</sup>

---

<sup>221</sup> Hasil Wawancara dengan Kolonel Laut (KH) Kresno Buntoro, Kepala Dinas Hukum Komando Angkatan Armada Barat Republik Indonesia, pada 8 Mei 2012 pukul 14.00 WIB.

<sup>222</sup> Ministry of Defence Singapore, "Factsheet: Milestone of Malacca Strait Patrols".

<sup>223</sup> Annisa Lestari, "Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka", hlm. 59

Gambar 4.2 Sektor Operasi *Eyes in the Sky*

(Sumber: Dinas Hukum Komando Armada Republik Indonesia Kawasan Barat)

Menurut Catherine Zara Raymond salah satu upaya yang signifikan dari MALSINDO adalah adanya prosedur operasi standar terhadap Selat Malaka. Perjanjian ini dibuat oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura pada April 2006. Perjanjian ini memperbolehkan kapal patroli dari negara partisipan untuk melintasi laut teritorial negara lain ketika pengejaran kapal terlibat dengan kejahatan maritim, tetapi kapal patroli tidak diperbolehkan untuk menembak atau melakukan tindakan militer.<sup>224</sup>

Selanjutnya, selain melalui operasi pengamanan, ketiga negara juga melakukan upaya lain dengan membentuk forum. Pemerintah Indonesia, Singapura, dan Malaysia membentuk forum tiga negara pada tingkatan Menteri Luar Negeri yang membahas masalah pengamanan di Selat Malaka dan rentannya masalah pembajakan.<sup>225</sup> Pertemuan ini diwujudkan pada pertemuan Tripartit Tingkat Menteri di Batam. Pada forum ini ketiga negara setuju bahwa jaminan keamanan bagi keselamatan kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka merupakan

<sup>224</sup> Catherine Zara Raymond, *Piracy and Robbery in the Malacca Strait*, hlm.36.

<sup>225</sup> Annisa Lestari, "Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka", hlm. 58.



tanggung jawab negara pantai di wilayah tersebut, yakni Indonesia, Singapura, dan Malaysia.

Untuk mengamankan Selat Malaka selain antara *littoral states*, *user state* atau negara pengguna juga dapat bekerjasama dengan *littoral state* melalui perjanjian. Pengaturan mengenai hal ini tercantum pada pasal 43 UNCLOS yang menyatakan:

*User States and States bordering a strait should by agreement cooperate: (a) in the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in aid of international navigation; and (b) for the prevention, reduction and control of pollution from ships.*

#### **4.2 ReCAAP (Regional Agreement on Combating Piracy and Armed robbery Against Ship in Asia)**

Pada tahun 2001 beberapa negara Asia bertemu di Tokyo untuk memulai diskusi tentang bagaimana cara berbagi informasi dan memberantas *piracy*. Awal tahun 2002, ASEAN ditambah enam negara kawasan Asia lainnya mulai merundingkan dengan sungguh-sungguh untuk menyetujui perjanjian yang diusulkan oleh Perdana Menteri Jepang pada saat itu, Junichiro Koizumi. Di bawah pimpinan Jepang pada 11 November 2004, enam belas negara menandatangani naskah perjanjian regional dalam memberantas *piracy* dan *armed robbery* terhadap kapal di Asia atau ReCAAP yang merupakan traktat pertama ditujukan khusus untuk memberantas *piracy* dan *armed robbery*. Traktat ini mulai berlaku pada 29 November 2006 dan pada tahun 2007 jumlah insiden pembajakan di laut dilaporkan menurun dari tahun sebelumnya. Ada tiga pilar utama dari ReCAAP, yaitu:

- (a) *Information sharing;*
- (b) *Capacity building; dan*
- (c) *Cooperative arrangements.*

Tujuan dari perjanjian ini adalah menguatkan kerja sama regional dan koordinasi dari semua negara yang memiliki masalah *piracy* di Asia untuk mencegah dan menekan secara efektif *piracy* dan *armed robbery* terhadap kapal dan membangun mekanisme regional untuk mengoleksi dan berbagi informasi relevan melalui *information sharing center* di Singapura.

*The Center* tidak hanya menjadi tempat untuk mengumpulkan, menganalisa dan mengedarkan informasi tetapi juga mengambil tugas lain yang disetujui melalui konsensus dari *Governing Council*, yang terdiri dari semua negara peserta untuk mencegah dan menekan *piracy* dan *armed robbery* terhadap kapal.

Perjanjian ini juga memberikan gambaran sistem kerja sama diantara negara dalam mendeteksi, menangkap atau menahan perompak dan orang yang melakukan *armed robbery*, sama halnya dalam mendeteksi kapal yang menjadi korban dan menolong orang yang menjadi korban. Negara peserta lain boleh meminta negara peserta lainnya, melalui *Center* atau secara langsung untuk bekerjasama dalam operasi tersebut, dan wajib melakukan usaha untuk mengambil tindakan yang efektif dan praktis merespon hal tersebut.<sup>226</sup>

Anggota perjanjian ini beroperasi menurut prinsip kedaulatan dan transparansi. Perjanjian ini berisi mengenai mekanisme untuk membuat *Information Sharing Centre* di Singapura untuk berbagi informasi mengenai pembajakan antar negara anggota. Direktur Eksekutif *Information Sharing Centre*, Yoshiaki Ito, memuji organisasi ini karena dapat memperbolehkan negara anggota untuk mencapai operasional koordinasi yang lebih besar dan efisiensi.<sup>227</sup> Hal ini sebagian dapat dicapai melalui pertukaran informasi selanjutnya perjanjian juga berfokus pada inisiatif membangun *capacity building measure* dan membentuk rencana kerja sama antara negara anggota yang berminat.<sup>228</sup>

Setiap negara peserta dari ReCAAP ditugaskan untuk membentuk *focal point* informasi untuk penanganan kerja sama keamanan laut pada waktu yang sama dengan negara tetangga. *Focal point* sendiri memiliki peran:

- a) Mengurus kejadian *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di perairan teritorial atau dalam yurisdiksi masing-masing negara;

---

<sup>226</sup> Moritaka Hayashi, "Introductory Note to the Regional Cooperation Agreement on Combating *Piracy* and *Armed robbery* Against Ships in Asia", *International Legal Materials* 44 (Juli 2004), hlm. 826-827.

<sup>227</sup> James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy*, hlm. 146.

<sup>228</sup> *Ibid.*

- b) Bertindak sebagai titik pertukaran informasi antar jaringan *focal point/* ReCAAP ISC;
- c) Memfasilitasi negara dalam melakukan investigasi pelaksanaan hukum nasional;
- d) Koordinasi pengawasan dan pelaksanaan untuk *piracy* dan *armed robbery* dengan *focal point* negara tetangga.<sup>229</sup>

Tanggung jawab masing-masing anggota ReCAAP termasuk kewenangan mengurus dan berkoordinasi terkait semua kejadian *piracy* dan *armed robbery* terhadap kapal dalam yurisdiksinya. *Focal point* membuat pemerintah masing-masing negara untuk bertindak sebagai penyalur pertukaran informasi, memfasilitasi penegakan investigasi dalam hukum nasional, dan berkoordinasi dalam pengawasan melawan *piracy*.<sup>230</sup>

Negara-negara diperbolehkan menunjuk siapa saja dari agensi mereka untuk mengisi peran tugas tersebut, termasuk angkatan laut, penjaga pantai, agen perkapalan, otoritas pelabuhan, polisi nasional, dan dinas pajak.

India, Srilanka, Jepang, dan Filipina contohnya, telah menunjuk penjaga pantai mereka sebagai kontak nasional untuk masalah ini. Thailand dan Myanmar telah menunjuk angkatan lautnya dan Brunei serta Vietnam telah menunjuk Polisi Lautnya, sedangkan Indonesia menunjuk Otoritas Pelabuhan dan Kelautan. Pusat informasi tersambung dengan jaringan pertukaran informasi (*the Information-Sharing Network*). Negara anggota mengumpulkan dan menganalisa statistik peristiwa *piracy*.

Program ReCAAP adalah salah satu pendekatan regional yang efektif. ReCAAP mewajibkan anggotanya untuk menunjuk perwakilan dalam bertindak sebagai penyalur keputusan dan informasi kepada negara lain. Pendekatan regional yang berlapis-lapis telah membuat penolakan dalam peristiwa

---

<sup>229</sup> Yoshihisa, "General Assembly Informal Meeting on *Piracy* Enhancing Regional Cooperation", <http://www.un.org/ga/president/64/thematic/piracy/Yoshihisa.pdf> diakses pada 8 Juni 2012.

<sup>230</sup> James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy*, hlm. 146.

pembajakan di laut di Selat Malaka dan Selat Singapura. Pada 29 November 2006, sebuah Pusat Berbagi Informasi (ISC) telah didirikan di Singapura.<sup>231</sup>

ISC menjadi lembaga kerja sama regional dalam memberantas *piracy* dan *armed robbery* terhadap kapal. ISC memfasilitasi komunikasi, pertukaran informasi, dan kerja sama operasional antara pemerintah yang berpartisipasi meningkatkan kemampuan negaranya melawan *piracy*.<sup>232</sup> Selanjutnya, ISC mengumpulkan dan menyiapkan statistik dan analisis dari *piracy* dan *armed robbery* di Asia. ReCAAP juga berisi mengenai *capacity-building initiatives* dan tambahan rencana bekerjasama.<sup>233</sup>

Adapun beberapa pasal di ReCAAP yang mengatur mengenai beberapa ketentuan yaitu:

Pasal 3<sup>234</sup>

1. Setiap negara peserta harus, sesuai dengan hukum nasionalnya dan peraturan dan ketentuan hukum internasional, membuat setiap upaya untuk mengambil tindakan yang efektif terkait dengan:
  - (a) mencegah dan menekan pembajakan dan perampokan terhadap kapal;
  - (b) menangkap pembajak atau orang yang telah melakukan perampokan terhadap kapal;
  - (c) menahan kapal atau pesawat yang digunakan untuk melakukan pembajakan atau perampokan terhadap kapal, menahan kapal yang diambil dan berada di bawah kendali pembajak atau orang yang telah

---

<sup>231</sup> Joshua Ho, "Combating *Piracy* and *Armed robbery* in Asia; ReCAAP's Information Sharing Centre," *Marine Policy* 33 (Maret 2009), hlm 432-434.

<sup>232</sup> James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy*, hlm. 146.

<sup>233</sup> *Ibid.*

<sup>234</sup> *Article 3: 1. Each Contracting Party shall, in accordance with its national laws and regulations and applicable rules of international law, make every effort to take effective measures in respect of the following: (a) to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships; (b) to arrest pirates or persons who have committed armed robbery against ships; (c) to seize ships or aircraft used for committing piracy or armed robbery against ships, to seize ships taken by and under the control of pirates or persons who have committed armed robbery against ships, and to seize the property on board such ships; and (d) to rescue victim ships and victims of piracy or armed robbery against ships.*

*2. Nothing in this Article shall prevent each Contracting Party from taking additional measures in respect of subparagraphs (a) to (d) above in its land territory.*

melakukan perampokan terhadap kapal, dan menahan benda yang ada di kapal; dan

(d) menolong korban di kapal atau korban dari tindakan pembajakan atau perampokan terhadap kapal.

2. Tidak ada dari pasal ini yang mencegah setiap negara peserta untuk mengambil tindakan tambahan sebagaimana subparagraf (a) sampai (d) di wilayah daratannya.

#### Pasal 4 Komposisi

1. *Informasi Sharing Center*, selanjutnya disebut “*the Center*” didirikan untuk memajukan kerja sama antara negara peserta dalam mencegah dan menekan pembajakan dan perampokan terhadap kapal.
2. *The Center* berlokasi di Singapura.<sup>235</sup>

#### Pasal 7 Fungsi

Fungsi dari *the Center* adalah:

- (a) Untuk mengatur dan memelihara alir informasi yang cepat dan efisien terkait dengan kejadian pembajakan dan perampokan terhadap kapal antara negara peserta.
- (b) Mengumpulkan, menyusun dan menganalisa informasi yang dikirim oleh negara peserta mengenai pembajakan dan perampokan terhadap kapal, termasuk informasi relevan lain, jika ada, terkait dengan individu dan kelompok kriminal transnasional terorganisir yang melakukan tindakan pembajakan dan perampokan terhadap kapal.<sup>236</sup>

#### Pasal 9 *Information Sharing*<sup>237</sup>

---

<sup>235</sup> *Article 4 Composition*

1. *A center for the exchange of information is hereby established to promote close cooperation among the Contracting Parties in preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.*

2. *The Center shall be located in Singapore.*

<sup>236</sup> *The functions of the Center shall be:*

(a) *to manage and maintain the expeditious flow of information relating to incidents of piracy and armed robbery against ships among the Contracting Parties;*

(b) *to collect, collate and analyze the information transmitted by the Contracting Parties concerning piracy and armed robbery against ships, including other relevant information, if any, relating to individuals and transnational organized criminal groups committing acts of piracy and armed robbery against ships;*

1. Setiap negara peserta wajib menunjuk pusat aktifitas yang bertanggung jawab untuk berkomunikasi dengan *the Center*, dan wajib menyatakan penunjukkan pusat tersebut pada saat penandatanganan atau pada saat penyimpanan instrumen notifikasi sebagaimana pasal 18.
2. Setiap negara peserta wajib, atas permintaan *the Center*, menghormati kerahasiaan informasi yang dikirim dari *the Center*.

Pasal 10 Permintaan untuk Bekerjasama<sup>238</sup>

1. Negara peserta dapat meminta negara peserta lainnya, melalui *the Center* atau secara langsung, untuk bekerjasama dalam mendeteksi orang, kapal atau pesawat:
  - (a) Pembajak;
  - (b) Orang yang telah melakukan perampokan terhadap kapal;
  - (c) Kapal atau pesawat yang digunakan untuk melakukan pembajakan atau perampokan terhadap kapal, kapal yang diambil dan di bawah kendali pembajak atau orang yang telah melakukan perampokan terhadap kapal; atau
  - (d) Korban kapal dan korban dari tindakan pembajakan atau perampokan terhadap kapal.

---

<sup>237</sup> *Article 9 Information Sharing 1. Each Contracting Party shall designate a focal point responsible for its communication with the Center, and shall declare its designation of such focal point at the time of its signature or its deposit of an instrument of notification provided for in Article 18. (2) Each Contracting Party shall, upon the request of the Center, respect the confidentiality of information transmitted from the Center .*

<sup>238</sup> *Article 10 Request for Cooperation*

1. *A Contracting Party may request any other Contracting Party, through the Center or directly, to cooperate in detecting any of the following persons, ships, or aircraft: (a) pirates; (b) persons who have committed armed robbery against ships; (c) ships or aircraft used for committing piracy or armed robbery against ships, and ships taken by and under the control of pirates or persons who have committed armed robbery against ships; or (d) victim ships and victims of piracy or armed robbery against ships.*
2. *A Contracting Party may request any other Contracting Party, through the Center or directly, to take appropriate measures, including arrest or seizure, against any of the persons or ships mentioned in subparagraph (a), (b), or (c) of paragraph 1 of this Article, within the limits permitted by its national laws and regulations and applicable rules of international law.*
3. *A Contracting Party may also request any other Contracting Party, through the Center or directly, to take effective measures to rescue the victim ships and the victims of piracy or armed robbery against ships.*

2. Negara peserta dapat meminta negara peserta lain, melalui *the Center* atau secara langsung, mengambil tindakan yang tepat, termasuk menangkap atau menahan, orang atau kapal yang sebagaimana dinyatakan pada subparagraf (a), (b), atau (c) dari paragraf 1 dari pasal ini, dalam batasan yang diperbolehkan oleh hukum nasional, peraturan, dan hukum internasional yang berlaku.
3. Negara peserta dapat meminta permohonan pada negara peserta lain, melalui *the Center* atau secara langsung, untuk mengambil tindakan yang efektif menyelamatkan kapal korban atau korban pembajakan atau perampokan terhadap kapal.

#### Pasal 12 Ekstradisi

Negara peserta wajib, berdasarkan peraturan dan hukum nasionalnya, melakukan segala upaya untuk menyerahkan pembajak atau orang yang telah melakukan perampokan terhadap kapal, dan siapa saja yang berada di wilayahnya, pada negara peserta lain yang memiliki yuridiksi terhadap orang-orang tersebut, atas permohonan negara peserta.<sup>239</sup>

Ada batasan dari ReCAAP dalam menanggulangi masalah *armed robbery* di perairan Selat Malaka, yaitu Indonesia dan Malaysia belum meratifikasi perjanjian dan bukan pihak dari ReCAAP, keefektifitasan ReCAAP menjadi terbatas. Hal ini dikarenakan alur laut di kawasan ini seperti Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok berada dalam sebagian atau seluruh teritorial dan perairan kepulauan dari Indonesia dan Malaysia. Kebanyakan *armed robbery* terjadi di perairan Indonesia dan Malaysia, informasi dari kedua negara dapat memberikan kontribusi yang besar untuk memberantas *piracy* dan *armed robbery* di wilayah tersebut. Namun demikian dalam meningkatkan perannya ReCAAP telah bekerja keras untuk menutupi lubang dengan membangun hubungan pada

---

<sup>239</sup> *Article 12 Extradition* – A Contracting Party shall, subject to its national laws and regulations, endeavor to extradite pirates or persons who have committed armed robbery against ships, and who are present in its territory, to the other Contracting Party which has jurisdiction over them, at the request of that Contracting Party.”

tingkat operasional dengan *Malaysian Maritime Enforcement Agency* dan Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA) di Indonesia.<sup>240</sup>

Batasan peran dari ReCAAP selanjutnya adalah ISC ReCAAP tidak memiliki peran operasional. ISC hanya menerima informasi mengenai *piracy* dan *armed robbery* dari *focal point*. Lebih lanjut, untuk meningkatkan ketepatan waktu laporan, ISC harus mempertimbangkan keterlibatan industri perkapalan dan mendorong kapal-kapal untuk melapor secara langsung kepada ISC.<sup>241</sup>

Ketiga, selain ancaman *armed robbery* dan *piracy*, pelayaran dan pelabuhan menghadapi ancaman terorisme maritim. Faktanya, banyak tindakan yang telah diambil oleh kapal untuk melawan *piracy* dan *armed robbery* yang mengurangi mudah diserangnya kapal oleh teroris laut. Adanya *focal point* jaringan regional yang didirikan oleh ReCAAP ditempatkan koordinator regional dari upaya melawan teroris laut. ReCAAP ISC melaksanakan peran tersebut sama dengan cara yang dilakukan terhadap *piracy* dan *armed robbery*, yaitu melalui pertukaran informasi dari kejadian aktual, percobaan, atau potensi adanya terorisme laut, dan membangun kekuatan antara negara regional untuk melawan terorisme melalui praktik pertukaran yang baik.<sup>242</sup>

### 4.3 ASEAN Maritime Forum

ASEAN Maritime Forum merupakan salah satu upaya negara-negara ASEAN untuk menciptakan kerja sama dalam bidang kelautan. Upaya pembentukan forum ini adalah hasil dari Cetak Biru Komunitas ASEAN yang memerintahkan negara-negara ASEAN untuk mendorong kerja sama di bidang kelautan sebagai salah satu bagian dari pencapaian Komunitas Keamanan ASEAN 2015.

#### 4.3.1 1<sup>st</sup> ASEAN Maritime Forum (Forum Maritim ASEAN)

Kompleksitas isu kelautan di Asia Tenggara dianggap sebagai salah satu isu kawasan yang penting. Pertemuan inaugural dari AMF membahas mengenai masalah-masalah *cross-cutting* terkait kelautan, termasuk topik konektivitas,

---

<sup>240</sup> Joshua Ho. "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia," hlm 433.

<sup>241</sup> *Ibid.*

<sup>242</sup> *Ibid.*



keamanan laut, pencarian dan penyelamatan untuk membantu orang dan kapal dalam keadaan darurat di laut. Selanjutnya, forum membahas dan mengidentifikasi mengenai tugas dari AMF di masa yang akan datang termasuk memperbaharui konsep dari AMF, mengidentifikasi topik dan rencana pada AMF selanjutnya, dan mencari kerja sama kongkrit yang mungkin dalam bidang kelautan untuk pelaksanaan lebih lanjut.

Forum ini diharapkan untuk menghasilkan rekomendasi inter-sektoral bagi rujukan beberapa badan sektoral ASEAN dalam membahas dan menangani isu kelautan yang menjadi tanggung jawab dan fungsi dari badan tersebut.

#### 4.3.2 2<sup>nd</sup> ASEAN *Maritime Forum* (Forum Maritim ASEAN)

Forum Maritim ASEAN kedua dilaksanakan di Pattaya, Thailand. Tujuan dari Forum kedua adalah untuk mencapai kepentingan ASEAN dalam bidang kelautan dan memeriksa kemungkinan apakah pendekatan biasa dapat dikembangkan dalam bidang keamanan laut, keselamatan, dan konektivitas.<sup>243</sup>

Pada forum ini para delegasi membahas bermacam-macam tantangan yang dihadapi oleh ASEAN termasuk *piracy* (pembajakan), kejahatan transnasional, dan terorisme. Pada dasarnya ketiga kejahatan tersebut memiliki sifat yang lintas batas, oleh karena itu penting bagi negara ASEAN untuk bekerjasama dalam menangani isu tersebut. Negara-negara ASEAN diharapkan dapat saling bertukar informasi intelijen untuk meningkatkan kerja sama regional pada bidang kelautan.

Selanjutnya pada forum ini dibahas mengenai perkembangan forum regional lain seperti ARF (ASEAN Regional Forum) dan ASEAN *Defence Minister Meeting Plus* (ADMM-Plus) yang memiliki tujuan untuk meningkatkan kerja sama keamanan kelautan di kawasan. Pada hasil pertemuan ini, para delegasi setuju bahwa ASEAN harus mencari cara untuk meningkatkan kesadaran dan perhatian pada isu kelautan antara masyarakat ASEAN melalui pembangunan pusat atau institut yang memajukan penelitian dan studi pada isu kelautan.

---

<sup>243</sup> Maritime Institute of Malaysia, the 2<sup>nd</sup> ASEAN Maritime Forum, [http://www.mima.gov.my/index.php?option=com\\_content&view=article&id=390:the-2nd-asean-maritime-forum&catid=79:general-annoucement](http://www.mima.gov.my/index.php?option=com_content&view=article&id=390:the-2nd-asean-maritime-forum&catid=79:general-annoucement) diakses 5 Juni 2012.

#### 4.4 *The South China Sea Workshop Process*

Menurut Hasjim Djalal pada dasarnya di Laut Cina Selatan tidak ada kerja sama praktis pemberantasan *piracy/armed robbery* seperti halnya patroli yang dilakukan oleh Malaysia, Indonesia dan Singapura di Selat Malaka. Akan tetapi ada beberapa upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kerja sama mengenai masalah *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di kawasan Laut Cina Selatan. Salah satu contohnya adalah *Workshop on Managing Potential Conflicts in the South China Sea*<sup>244</sup>, workshop pertama di Bali tahun 1990 membicarakan tentang upaya meningkatkan keselamatan pelayaran, perkapalan dan komunikasi di Laut Cina Selatan. Selanjutnya pada workshop kedua di Bandung tahun 1991 tercapai kesepakatan mengenai area kerja sama di Laut Cina Selatan yaitu terkait dengan kerja sama memajukan keselamatan pelayaran dan komunikasi, koordinasi SAR (*search and rescue*), melawan *piracy* dan *armed robbery*, memajukan pemanfaatan sumber daya hayati, menjaga dan mencegah pencemaran lingkungan laut, melakukan penelitian laut ilmiah, dan menghapuskan perdagangan obat terlarang di Laut Cina Selatan.<sup>245</sup>

Lebih lanjut, pada hasil-hasil workshop sejak tahun 1995 terdapat konsensus sebagai berikut:

- a. Kerja sama dalam SNSC (*Safety of Navigation, Shipping and Communication*) di mana kerja sama ini adalah penting dan tepat walaupun terdapat isu mengenai yurisdiksi dan batas wilayah yang belum terselesaikan di Laut Cina Selatan;
- b. UNCLOS 1982 dan IMO Convention memberikan kerangka yang berguna dan dasar sebagai upaya untuk menangani masalah pelayaran yang rumit, dan masalah pelayaran dan komunikasi di Laut Cina Selatan;
- c. Pemerintah negara yang bersebelahan dengan Laut Cina Selatan harus mengaksesi Konvensi IMO dan Perjanjian yang berkaitan dengan SNSC;
- d. Otoritas negara yang bersebelahan dengan Laut Cina Selatan harus mempertimbangkan kemungkinan pembentukan *regional ship reporting*

---

<sup>244</sup> Hasil Wawancara dengan Profesor Hasjim Djalal, Pakar Hukum Laut Internasional; Mantan Duta Besar RI, pada tanggal 14 Mei 2012 pukul 10.00 WIB.

<sup>245</sup> Hasjim Djalal, *Combating Piracy*, hlm. 151.

*system* dan *transponder system* untuk mengetahui posisi kapal bagi kepentingan keselamatan pelayaran;

- e. Penegakan yang dilakukan oleh pejabat dari negara yang mengikuti *Workshop* Laut Cina Selatan harus mendiskusikan bagaimana cara mengatasi secara efektif masalah pembajakan dan bagaimana TWG-SNSC memfasilitasi proyek kerja sama tersebut.<sup>246</sup>

#### **4.5 *Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues***

Pada November 2002, *Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues (Joint Declaration)* diadopsi, deklarasi ini merupakan inisiatif kerja sama penuh antara ASEAN dan Cina dalam bidang keamanan non-tradisional yang mencantumkan prioritas dan bentuk kerja sama yang dilakukan. Prioritas pada tahap kerja sama ini termasuk memberantas perdagangan obat terlarang, penyelundupan orang termasuk perdagangan wanita dan anak-anak.

Cina dan ASEAN telah sepakat untuk menandatangani MOU yang dituangkan pada *Joint Declaration* tersebut di mana, MOU ini bertujuan: Mengembangkan strategi praktis sesuai hukum nasional masing-masing untuk meningkatkan kapasitas masing-masing negara individu dan kawasan keseluruhan dalam menangani isu keamanan non-tradisional seperti perdagangan obat terlarang, penyelundupan orang, termasuk perdagangan wanita dan anak-anak, perampokan laut, terorisme, penyelundupan senjata, pencucian uang, kejahatan ekonomi internasional dan kejahatan informasi teknologi.<sup>247</sup>

---

<sup>246</sup> Hasjim Djalal, "Maritime Security in South East Asia", hlm 13

<sup>247</sup> ASEAN Secretariat, "Memorandum of understanding between the Governments of the Member countries of the association of Southeast asian nations (ASEAN) and the Government of the People's republic of china on cooperation in the Field of non-traditional Security issues," 2004 [http://www.aseansec.org/1564 .htm](http://www.aseansec.org/1564.htm)

#### 4.6 Analisis Terhadap Kerja Sama Regional di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan

Pada dasarnya upaya kerja sama regional yang dilakukan oleh Malaysia, Singapura dan Indonesia merupakan salah satu bentuk kerja sama regional yang efektif. Hal ini dapat dilihat dari adanya penurunan tingkat kejadian *armed robbery* yang terjadi di Selat Malaka. Operasi MALSINDO adalah bentuk kerja sama praktis yang dilakukan untuk memberantas *armed robbery* di Selat Malaka. Namun demikian, operasi ini bukanlah operasi gabungan melainkan operasi terkoordinasi. Menurut Kresno Buntoro, dalam pelaksanaan Operasi MALSINDO setiap *littoral state* memiliki area operasi masing-masing sesuai dengan teritorial perairannya.<sup>248</sup> Adapun maksud dari pernyataan tersebut adalah setiap negara hanya berpatroli di area perairan yang masuk ke dalam teritorialnya. Dengan demikian, pada intinya tidak ada operasi patroli gabungan yang terjadi di Operasi MALSINDO.

Efektifitas dari ReCAAP sudah cukup berperan dalam menanggulangi tindakan *piracy* maupun *armed robbery* di Asia. Hal ini dikarenakan setiap anggota diwajibkan untuk memiliki *focal point* untuk bertukar informasi dengan negara anggota lain. Selanjutnya ReCAAP memiliki pusat informasi, yaitu ISC di Singapura yang memberikan informasi secara *real time* untuk memberi notifikasi apabila ada pelanggaran laut. Namun demikian, khusus di Asia Tenggara, Indonesia dan Malaysia menjadi negara yang tidak menandatangani perjanjian ini. Alasan Indonesia tidak setuju dalam kerangka ReCAAP karena mekanisme penanganan yang dilakukan secara multiregional. Padahal terdapat perbedaan yang cukup tajam mengenai klasifikasi perompakan dan perampokan bersenjata yang belum diklarifikasi secara bersama oleh negara-negara penandatangan.

Keberlakuan perjanjian ReCAAP hanya mengikat para pihak dari perjanjian tersebut. Hal ini sesuai dengan pasal 26 *Vienna Convention on the Law of Treaty* di mana perjanjian hanya mengikat para pihak pada perjanjian tersebut dan para negara pihak harus melaksanakan kewajiban mereka dalam perjanjian itu

---

<sup>248</sup> Hasil Wawancara dengan Kolonel Laut (KH) Kresno Buntoro, pada 8 Mei 2012 pukul 14.00 WIB.

dengan itikad baik.<sup>249</sup> Negara peserta ReCAAP harus menjalankan kewajiban sebagaimana tercantum dalam perjanjian itu. Dengan demikian, hanya negara penandatanganan saja yang terikat dengan perjanjian tersebut.

*ASEAN Maritime Forum* adalah forum diskusi tingkat ASEAN yang membahas mengenai masalah kelautan. Efektifitas keberadaan AMF memang tidak terlihat jelas seperti halnya Operasi MALSINDO. Lebih lanjut, AMF hanya merupakan forum-forum diskusi yang tidak mengeluarkan suatu resolusi atau pun perjanjian. Perbedaan kepentingan di masing-masing negara anggota membuat adanya halangan untuk bekerjasama dalam menanggulangi masalah pembajakan atau pun perampokan di laut. Dengan demikian menurut saya efektifitas dari AMF belum sempurna untuk menanggulangi masalah pembajakan atau perampokan di laut.

Pada dasarnya *Joint Declaration* yang dilakukan oleh ASEAN dan Cina merupakan suatu pernyataan untuk menanggulangi masalah non-tradisional. Pada deklarasi ini dihasilkan suatu MoU untuk menangani masalah keamanan non-tradisional yang di dalamnya termasuk pembajakan dan perampokan di laut. Menurut saya *Joint Declaration* ini merupakan salah satu upaya yang belum bersifat taktis akan tetapi dengan adanya MoU yang ditandatangani menunjukkan adanya keinginan dari negara penandatanganan MoU untuk bekerjasama menanggulangi masalah tersebut. Kekuatan hukum dari MoU sendiri tidak seperti perjanjian karena MoU hanyalah nota kesepahaman antara para pihak.

*South China Sea Workshop Process* atau *SCSW Process* adalah salah satu bentuk upaya informal yang dilakukan untuk menanggulangi masalah di Laut Cina Selatan. Pada forum ini dibahas mengenai masalah keselamatan dan keamanan kealutan di Laut Cina Selatan. Diskusi informal ini pada dasarnya hanya meminta negara-negara untuk bekerjasama dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran. Salah satu bentuk upaya untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran adalah menanggulangi *piracy* atau pun *armed robbery*. Akan tetapi, forum informal ini tidak memiliki kekuatan mengikat dan tidak ada

---

<sup>249</sup> Pasal 26 Vienna Convention on the Law of Treaties : “*Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith.*”

paksaan bagi negara-negara untuk melaksanakan kewajiban tersebut. Dengan demikian, efektifitas dari forum ini dapat dikatakan belum tercapai.

Menurut pendapat saya, upaya praktis yang efektif dalam menanggulangi masalah *piracy* atau *armed robbery* adalah kerja sama Operasi MALSINDO. Hal ini dikarenakan operasi bersifat praktis sehingga efektif untuk mengawasi tindak kejahatan termasuk pembajakan atau perampokan di laut. Lebih lanjut, penurunan drastis tingkat kejahatan mengindikasikan bahwa operasi tersebut telah berhasil dan efektif mengurangi masalah *armed robbery* di Selat Malaka.

Akan tetapi terdapat kendala yang dihadapi dalam memberantas *piracy* dan *armed robbery*. Pertama, perbedaan kepentingan nasional pada masing-masing negara pantai menyebabkan adanya perbedaan motivasi dalam menanggulangi operasi *anti-piracy*. Contohnya, persepektif Indonesia yang menganggap *piracy* yang terjadi di Asia Tenggara adalah pencurian biasa yang tidak memiliki dampak besar pada kepentingan nasional.<sup>250</sup>

Selanjutnya isu mengenai masalah *armed robbery* di Selat Malaka terkait dengan masalah kedaulatan tiga negara. Isu kedaulatan sangatlah sensitif di wilayah Asia Tenggara. Seperti yang diketahui Indonesia dan Malaysia memiliki hubungan tidak baik mengenai batas wilayah. Hal ini dapat dilihat pada kasus Pulau Sipadan-Ligitan di mana Indonesia dan Malaysia membawa sengketa wilayah ini ke Mahkamah Internasional dan Malaysia akhirnya menjadi negara yang memiliki pulau tersebut.

Menurut Kresno Buntoro persoalan mengenai *armed robbery* di Selat Malaka atau pun *piracy* tidak dapat hanya diselesaikan dengan melakukan patroli di laut saja. Perlu adanya upaya lain contohnya upaya di darat. Menurut Kresno Buntoro akar dari *piracy/armed robbery* ada di daratan oleh karena itu dibutuhkan adanya suatu penegakan hukum yang baik untuk menangani masalah tersebut.<sup>251</sup>

Selanjutnya hambatan juga terjadi untuk melakukan kerja sama regional di Laut Cina Selatan. Hal ini karena masih adanya tumpang tindih mengenai batasan wilayah pada pulau yang ada di perairan tersebut. Salah satu contohnya, yaitu

---

<sup>250</sup> Wu Sichun dan Zou Keyuan, *Maritime Security in the South China Sea*, hlm 91.

<sup>251</sup> Hasil Wawancara dengan Kolonel Laut (KH) Kresno Buntoro, pada 8 Mei 2012 pukul 14.00 WIB.

Kepulauan Spratly yang di akui oleh lima negara yang bersebelahan dengan pulau tersebut; sebut saja Brunei, Cina termasuk Taiwan, Malaysia, Filipina dan Vietnam; dan sengketa wilayah sampai saat ini belum terselesaikan. Lebih lanjut, walaupun sengketa wilayah telah terselesaikan masih ada isu penetapan batas wilayah di Laut Cina Selatan.<sup>252</sup>

Terkait kerja sama dalam memberantas *piracy* di Laut Cina Selatan menurut Hasjim Djalal, negara-negara pantai dalam hukum internasional tidak diwajibkan untuk bekerjasama. Akan tetapi apabila negara-negara pantai mau bekerjasama hal tersebut tidaklah dilarang malah merupakan tindakan yang baik.<sup>253</sup>

---

<sup>252</sup> Wu Sichun dan Zou Keyuan, *Maritime Security in the South China Sea*, hlm.152

<sup>253</sup> Hasil Wawancara dengan Profesor Hasjim Djalal, pada 14 Mei 2012 pukul 10.00 WIB.

## **BAB 5 PENUTUP**

### **5.1 Simpulan**

#### **5.1.1 Pengaturan Mengenai *Piracy* dan *Armed Robbery***

Terdapat perbedaan makna mengenai *piracy* dan *armed robbery* dalam hukum internasional. *Piracy* sendiri diatur pada UNCLOS Pasal 101-107. *Piracy* dalam hukum internasional dianggap sebagai semua tindakan ilegal baik kekerasan, penahanan, atau pembinasaan yang dilakukan untuk kepentingan pribadi terhadap orang atau kapal yang terjadi di laut lepas di luar dari yurisdiksi negara suatu negara.

Dengan demikian, untuk dapat dikatakan sebagai *piracy* sebagaimana diatur oleh UNCLOS terdapat empat elemen yang harus dipenuhi, yaitu;

1. Tindakan kejahatan harus melibatkan kekerasan, penahanan, dan perbuatan pembinasaan.
2. Dilakukan untuk kepentingan pribadi; yang menandakan bahwa apabila motif untuk melakukan pembajakan adalah motif politis maka tindakan tersebut tidak dapat dikatakan sebagai *piracy* sebagaimana dimaksud dalam UNCLOS.
3. Melibatkan dua kapal (pesawat), artinya apabila hanya melibatkan satu kapal maka tindakan tersebut tidak dapat dikategorikan sebagai *piracy*.
4. Terjadi di laut lepas, pembajakan harus terjadi di laut lepas di luar yurisdiksi negara suatu negara.

Selanjutnya, *armed robbery* adalah semua tindakan ilegal terhadap kapal dan orang yang terjadi di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, dan zona tambahan dari suatu negara. Terkait dengan *armed robbery* ini baru diatur oleh *code of practice* yang dikeluarkan oleh IMO.

#### **5.1.2 Yurisdiksi dan Upaya Negara Pantai dalam Memberantas *Piracy* dan *Armed Robbery***

*Littoral state* tidak mengakui adanya *piracy* yang terjadi di Selat Malaka. *Littoral state* mengatakan bahwa kejadian yang ada di Selat Malaka adalah *armed*



*robbery* bukan *piracy*, oleh karena itu maka penanganannya akan menjadi berbeda. Pada kasus *armed robbery* yurisdiksi untuk menanggulangi masalah tersebut jatuh kepada *littoral state*. Hal ini dikarenakan *armed robbery* yang terjadi di Selat Malaka lokasi kejadian masih berada di perairan pedalaman, laut teritorial atau pun zona tambahan dari ketiga negara tepi selat. Pada perairan pedalaman dan laut teritorial suatu negara memiliki kedaulatan penuh untuk menerapkan hukum nasionalnya. Dengan demikian, apabila terjadi pelanggaran di wilayah perairan tersebut maka negara pantai dapat menindak dan menerapkan hukumnya pada pelaku pelanggaran. Terkait dengan masalah *piracy* dan *armed robbery* yang ada di Laut Cina Selatan terdapat dua pandangan. Ada yang mengatakan bahwa di Laut Cina Selatan adalah *piracy* karena ZEE dianggap sebagai bagian dari laut lepas tetapi ada juga yang menyatakan bahwa di Laut Cina Selatan tidak ada *piracy* tetapi *armed robbery*. Dengan demikian penentuan yurisdiksi menjadi sulit karena jika dikategorikan sebagai *piracy* maka yurisdiksi universal dapat diterapkan pada Laut Cina Selatan tetapi jika *armed robbery* maka siapakah yang bertanggungjawab.

Terkait hal ini ada pandangan, negara yang bersebelahan dengan ZEE lah yang memiliki yurisdiksi karena masalah keamanan dan keselamatan pelayaran di ZEE dijamin oleh negara pantai. Lebih lanjut, *piracy* dan *armed robbery* dapat mengganggu masalah keamanan dan keselamatan pelayaran maka negara pantai memiliki tanggung jawab untuk menanggulangi masalah tersebut. Selain itu ada pandangan, karena wilayah ZEE begitu luas maka sudah seharusnya negara-negara yang bersebelahan harus saling bekerjasama menanggulangi masalah tersebut. Dengan demikian, ada dua pandangan untuk memecahkan masalah *piracy* dan *armed robbery* di ZEE. Upaya-upaya yang dilakukan oleh *littoral state* memberantas *piracy/armed robbery* ini dapat dilihat dengan adanya patroli pengamanan laut dan penambahan fungsi dari angkatan lautnya.

### **5.1.3 Kerja Sama Regional yang Dilakukan dalam Memberantas *Piracy* dan *Armed Robbery* di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka**

Upaya kerjasama regional yang dilakukan dalam menanggulangi masalah *piracy* dan *armed robbery* di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka sendiri adalah

pada Selat Malaka ketiga negara yang bersebelahan dengan tepi selat telah melakukan beberapa upaya regional mulai dengan membuat forum-forum diskusi untuk membahas masalah tersebut ataupun melakukan upaya praktis seperti operasi pengamanan yang dilakukan oleh angkatan laut dari tiga negara yaitu Malaysia, Singapura, dan Indonesia. Operasi pengamanan ini disebut dengan Operasi Malsindo atau MSSP (*Malacca Sea Strait Patrols*). Namun demikian, operasi ini bukanlah operasi gabungan melainkan operasi terkoordinasi. Operasi ini dilakukan dengan memperhatikan perjanjian mengenai batas wilayah antara tiga negara. Ada pun operasi MSSP memiliki beberapa komponen, yaitu *Malacca Straits Identifications System (MSIS)*, *Joint Maritime Security Operations (JSMO)*, *Joint Maritime Air Patrol Operations (JMAP)*, *Integrated Maritime Surveillance System (IMSS)*, *Margin Allowable Hot Pursuit*, *Intellegence and Information Exchange*, *Public Informations Campaign*, *Combinated Maritime Air Patrol Operation* termasuk di dalamnya *Eyes in the Sky*.

Upaya regional di Laut Cina Selatan sendiri memang belum ada upaya praktis seperti yang telah dilakukan di Selat Malaka. Hal ini dikarenakan masih adanya tumpang tindih batas wilayah di Laut Cina Selatan sehingga menyulitkan untuk dilakukannya kerjasama secara praktis. Namun demikian, beberapa upaya telah dilakukan, contohnya melalui *South China Sea Workshop Process*, *Joint Declaration South China Sea of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues (Joint Declaration)*. Pada *Joint Declaration* ini ASEAN dan Cina menandatangani MoU yang menyatakan kerjasama dalam menanggulangi masalah ancaman non-tradisional yang di dalamnya termasuk masalah *piracy*. Selain itu, atas inisiatif Jepang dibentuk suatu perjanjian ReCAAP untuk menanggulangi masalah *piracy* dan *armed robbery* di wilayah Asia. Cina, Jepang, dan hampir semua negara ASEAN menjadi pihak dalam perjanjian ini. Dengan demikian, negara yang menjadi pihak dalam perjanjian ini memiliki kewajiban untuk menanggulangi masalah *piracy* dan *armed robbery* di wilayah Asia yang juga mencakup wilayah Laut Cina Selatan.

### 5.2.1 Saran

- a. Membuat pengaturan regional seperti perjanjian mengenai *piracy* dan *armed robbery* yang lebih komprehensif yang dapat diterima oleh semua negara.
- b. Menyamakan persepsi dan definisi mengenai *piracy* dan *armed robbery* di dalam legislasi nasional. Perbedaan definisi dapat menyulitkan kerja sama untuk menanggulangi masalah tersebut.
- c. Meningkatkan penegakan dan pelaksanaan hukum bagi pelaku pembajakan. Dari beberapa kasus yang ada terdapat pelaku yang lepas tanpa dijatuhi hukuman.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Ariadno, Melda Kamil. *Hukum Internasional Hukum yang Hidup*. Jakarta: Diadit Media. 2007.
- Churchill, R.R dan A.V Lowe. *The Law of the Sea*. Ed. 3. Manchester:Manchester University Press. 1999.
- Djalal, Hasjim. *Combating Piracy : Co-operation Needs, Efforts, and Challenges*. Singapura: ISEAS. 2005.
- \_\_\_\_\_. *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*. Cet.1. Bandung: Binacipta. 1979.
- Forbes, Vivian Louis. *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-enclosed Seas*. Singapura: Singapore University Press. 2001.
- Gavouneli, Maria. *Functional Jurisdiction in Law of the Sea*. Leiden: Martinus Nijhoff. 2007.
- Guan, Kwa Chon, dan John K. Skogan. *Maritime Security in Southeast Asia*. London:Routledge. 2007.
- Hall, William Edward. *A Treatise on International Law 8<sup>th</sup> ed.*, Oxford: Clarendon Press. 1924.
- Harahap, Mustafa Djuang. *Yurisdiksi Kriminal di Perairan Indonesia yang Berkaitan dengan Hukum Internasional*. Bandung: Alumni. 1983.
- Haye, Eve La. *War Crimes In Internal Armed Conflicts*. Cambridge: Cambridge University Press. 2008.
- Hillier, Timothy. *Public International Law*. London: Cavendish. 1994.
- Johnson, Derek dan Mark Valencia. *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*. Singapore: ISEAS. 2005.
- Kraska, James. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. California: Praeger. 2011.
- Kusumaatmadja, Mochtar dan Ety R. Agoes. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Alumni, 2003.
- Leifer, Michael. *International Straits of the World: Malacca, Singapore, and Indonesia*. The Netherland: Sijthoff & Noordhoff International Publishers BV Alphen aan den Rijn. 1978.

- Luck, Edward C. *UN Security Council: Practice and Promise*. London: Routledge. 2006.
- Malanczuk, Peter. *Akehurst's Modern Introduction to International Law*. ed. 7. New York: Routledge. 1997.
- Mamudji, Sri. *et.al. Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*. Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia. 2005.
- Marley, David F. *Modern Piracy*. United States of America: ABC-CLIO. 2011.
- Oppenheim- Lauterpacht, *International Law*, London: Longman.
- Shaw, K. E. *The Strait of Malacca: in the Relation to the Problems of the Indian & Pacific Oceans*. Singapura: University Education Press. 1973.
- Shaw, Malcolm N. *International Law*. Ed. 6. Cambridge: Cambridge University Press. 2008.
- Sichun, Wu dan Zou Keyuan. *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. England: Ashgate, 2009.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press. 2010.
- Starke, J.G. *An Introduction to International Law 4<sup>th</sup> edition*. London: Butterworth. 1958.
- Thomson, Janice E. *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*. Princeton: Princeton University Press. 1994.

## **Peraturan Perundang-undangan**

### **Indonesia**

- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana [*Wetboek van Straftrecht*]. Diterjemahkan oleh Moelyatno. Jakarta: Pradnya Paramita, 1976.
- Indonesia, Undang Undang Ratifikasi UNCLOS 1982. UU No.17 Tahun 1985. LN No. 76 Tahun 1985. TLN. No. 3319

### **Singapura**

- Penal Code Singapore Chapter 224 Section 130 C.

Colonial Act, “1849 CHAPTER 96 12 and 13 Vict, Admiralty Offences (Colonial) Act 1849” <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/12-13/96>>. Diunduh pada 9 Mei 2012.

Section 3 of the Courts (Colonial) Jurisdiction Act 1874, <[http://www.legislation.act.gov.au/a/db\\_1780/200301183677/pdf/db\\_1780.pdf](http://www.legislation.act.gov.au/a/db_1780/200301183677/pdf/db_1780.pdf)>. Diunduh pada 9 Mei 2012.

Attorney General’s Chambers Singapore. “Criminal Procedure Code 2010 No.15/2010.” <<http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p?query=Status%3Acurinforce%20Type%3Aact,sl%20Content%3A%22piratical%22;rec=3;resUrl=http%3A%2F%2Fstatutes.agc.gov.sg%2Fao1%2Fsearch%2Fsummary%2Fresults.w3p%3Bquery%3DStatus%253Acurinforce%2520Type%253Aact,sl%2520Content%253A%2522piraticl%2522>>. Diunduh pada 9 Mei 2012.

First Schedule Singapore Criminal Procedure Code (cap 68).

### **Perjanjian Internasional**

United Nations. *Charter of United Nations and Statutes of the International Court of Justice*. San Fransisco, 26 Juni 1945.

\_\_\_\_\_. *Convention Against Transnational Organized Crime*. 2000.

\_\_\_\_\_, Vienna Convention on the Law of Treaties. Wina, 23 Mei 1969.

### **Jurnal/Artikel**

Beckman, Robert. “Singapore Strives to enhance Safety, Security, and Environmental Protection in Its Port and In the Straits of Malacca and Singapore.” *Ocean and Coastal Law Journal*. 2009. Hlm. 1-26.

Bento, Lucas. “Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish”. *Berkeley Journal of International Law*. 2011. Hlm. 1-57.

Davenport, Tara. “Singapore’s Country Report.” *CIL Research Project*. 2011. Hlm. 1-44.

Goodwin, Joshua Michael. “Universal Jurisdiction and the Pirate: Time for an Old Couple to Part”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. Mei. 2006. Hlm. 1-32.

Hayashi, Moritaka. “Introductory Note to the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia.” *International Legal Materials* 44. Juli. 2004. Hlm. 826-828.

- Ho, Joshua. "Combating Piracy and Armed Robbery in Asia; ReCAAP's Information Sharing Centre." *Marine Policy* 33. Maret. 2009. Hlm 432-434.
- \_\_\_\_\_. "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia." *Asian Survey* 46, no. 4. July- August. 2006. Hlm 558-574.
- \_\_\_\_\_. "Maritime Counter-Terrorism: A Singapore Perspective." *IDSS Commentary* 2004. Hlm.1-4.
- Kaye, Stuart. "Freedom of Navigation in the Indo-Pacific Region." *Australian Maritime Affairs* 22. hlm. 1-42.
- Keyuan, Zou. "Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation". *Singapore Journal of International and Comparative Law*. 1999. hlm. 1-18.
- \_\_\_\_\_. "Implementing the United Nations Convention on the Law of the Sea in East Asia: Issues and Trends." *Singapore Year Book of International Law*. 2005.Hlm. 1-23.
- Li, Kevin X dan Jin Cheng. "Maritime Law and Policy For Energy Security in Asia: A Chinese Perspective", *Journal of Maritime Law and Commerce*. Oktober. 2006. Hlm. 1-18.
- Raymond, Catherine Zara. "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait". *Naval War College Review*, hlm.1-12.
- Rosemary Collin dan Daud Hassan, "Applications and Shortcomings of the Law of the Sea in Combating Piracy: A South East Asian Perspective". *Journal of Maritime Law and Commerce*. Januari. 2009. Hlm. 1-23.
- Sittnick, Tammy M. "State Responsibility and Maritime Terrorism in the Strait of Malacca: Persuading Indonesia and Malaysia To Take Additional Steps To Secure the Strait", *Pacific Rim Law & Policy Journal*. June.2005. Hlm. 1-27.
- Sterio, Milena. "The Somali Piracy Problem: A Global Puzzle Necessitating a Global Solution". *American University Law Review*. June. 2010. Hlm. 1-38.
- Treves, Tullio. "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia". *The European Journal of International Law Vol. 20 No. 2*. 2009. Hlm. 399-414.

Woolley, Carrie R. "Piracy and Sovereign Rights: Addressing Piracy in the Straits of Malacca Without Degrading the Sovereign Rights of Indonesia and Malaysia". *Santa Clara Journal of International Law*. 2010. Hlm. 1-21.

Young, Adam dan Mark Valencia. "Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia". *Contemporary Southeast Asia Vol. 25 No. 2*. Agustus. 2003. Hlm. 269-283.

### **Dokumen**

Batam Joint Statement of the 4th Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore.

International Maritime Organization, Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships, IMO Assembly Resolution A. 1025 (26) (adopted 18 December 2009).

\_\_\_\_\_. Doc. MSC.4/Circ.164, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships, December 3, 2010, at 2.

\_\_\_\_\_. Doc. MSC.4/Circ.152, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2009, March 29, 2010, at 2.

\_\_\_\_\_. Doc. MSC.4/Circ.169, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report, 1 April 2011, hlm. 2.

\_\_\_\_\_. Doc.MSC.4/Circ.180, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2011*, 1 Maret 2012, hlm. 2.

### **Kasus**

The Nottebohm case, Liechtenstein v. Guatemala, ICJ Reports 1955, pp.4-27, at p.23.  
PCIJ, ser.A, no.10 (1927), p. 70.

### **Makalah**

Bakar, Zulkifli Bin Abu. "Enhancing Maritime Security – Law Enforcement in Malaysia." Makalah disampaikan pada 24<sup>th</sup> Asia-Pacific Roundtable tentang Strengthening Comprehensive and Cooperative Security in the Asia-Pacific. Kuala Lumpur, 8 Juni 2011.

Djalal, Hasjim. "Anti Piracy Cooperation." Makalah disampaikan pada Indian Ocean Naval Symposium. Jakarta, 18 October 2011.

Oegroseno, Arif Havas. "*Threats to Maritime Security and Responses Thereto: A Focus on Armed Robbery against Ships at Sea in the Straits of Malacca and Singapore, Indonesian Experience.*" Makalah



disampaikan pada *Ninth Meeting United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea*, New York, 23-27 Juni 2008).

### Publikasi Elektronik

Armed Forces of the Philippines. "Philippines Malaysia Border Patrol Coordinating Group National Security Council Prime Minister Department." <<http://www.afp.mil.ph/index.php/news/116-philippines-malaysia-border-patrol-coordinating-group-national-security-council-prime-minister-department>>. Diunduh pada 15 Mei 2012.

ASEAN Secretariat. "Memorandum of understanding between the Governments of the Member countries of the association of Southeast asian nations (ASEAN) and the Government of the People's republic of china on cooperation in the Field of non-traditional Security issues." <<http://www.aseansec.org/15647.htm>>. Diunduh 1 Juni 2012.

\_\_\_\_\_. "About the ASEAN Regional Forum." <<http://aseanregionalforum.asean.org/about.htm>>. Diunduh pada 17 Maret 2012.

Administrator. "Perompak Rampok Tanker Jepang di Laut Cina Selatan." <<http://www.antarasumut.com/berita-sumut/beritaterkini/internasional/perompakrampok-tanker-jepang-di-laut-china-selatan/>>. Diunduh 15 Maret 2012.

Administrator. "2010, Serangan Perompak Internasional Capai Rekor Tertinggi." <<http://www.republika.co.id/berita/breakingnews/internasional/11/01/19/159270-2010-serangan-perompak-internasional-capai-rekor-tertinggi>>. Diunduh pada 15 Maret 2012.

Commodore RS Vasan IN. "Alondra Rainbow revisited a Study of related issues in the light of the recent judgment of Mumbai High Court", <<http://www.southasiaanalysis.org/%5Cpapers14%5Cpaper1379.html>>. Diunduh 16 April 2012.

Djalal, Hasjim. "Persoalan Selat Malaka dan Singapura". <[http://www.setneg.go.id/index.php?option=com\\_content&task=view&id1temid=33](http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id1temid=33)>. Diunduh pada 17 Maret 2012.

Japan Foundation. "Jepang-Indonesia dan Konflik Laut Cina Selatan". <[http://www.jpff.or.id/artikel/studi\\_jepang-pertukaran-intelektual/jepang-indonesia-dan-konflik-laut-cina-selatan](http://www.jpff.or.id/artikel/studi_jepang-pertukaran-intelektual/jepang-indonesia-dan-konflik-laut-cina-selatan)>. Diunduh pada 27 April 2012.

Kementrian Luar Negeri. “Kejahatan Lintas Negara”,  
<<http://www.kemlu.go.id/Pages/IssueDisplay.aspx?IDP=20&l=id>>.  
Diunduh 16 April 2012.

Kementrian Pertahanan Republik Indonesia. “TNI AU Laksanakan Patroli Pengamanan Selat Malaka.”<<http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=972>>. Diunduh pada 5 Mei 2012.

\_\_\_\_\_. “Menhan: Indonesia akan Konfirmasi Malaysia Terkait Pembajakan.”  
<<http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=9869>>. Diunduh 5 Mei 2012.

Komando Armada Republik Indonesia Kawasan Barat. “Guskamla Gelar Operasi Keamanan Laut Melibatkan KRI dan Pesawat Udara TNI-AL”.  
<<http://koarmabar.tnial.mil.id/m/doc/read/1031>>. Diunduh 4 Mei 2012.

\_\_\_\_\_. “Koarmabar Gelar Operasi Pengamanan Perairan Selat Malaka.”  
<<http://koarmabar.tnial.mil.id/m/doc/read/631>>. Diunduh 10 Mei 2012.

\_\_\_\_\_. “Koarmabar dan Bakorkamla Gelar Operasi Bersama di Perairan Pulau Anambas Natuna.” <<http://koarmabar.tnial.mil.id/m/doc/read/366>>. Diunduh 4 Mei 2012.

Koo, Eric. “Terror on High Seas”.  
<[http://www.atimes.com/atimes/Southeast Asia/FJ19A\\_e01.html](http://www.atimes.com/atimes/Southeast Asia/FJ19A_e01.html)>.  
Diunduh pada 17 Maret 2012.

Maritime Institute of Malaysia. “The 2<sup>nd</sup> ASEAN Maritime Forum.”  
<[http://www.mima.gov.my/index.php?option=com\\_content&view=article&id=390:the-2nd-aseanmaritime-forum&catid=79:generalannouncement](http://www.mima.gov.my/index.php?option=com_content&view=article&id=390:the-2nd-aseanmaritime-forum&catid=79:generalannouncement)>.  
Diunduh 5 Juni 2012.

Ministry of Foreign Affairs of Japan. “*Present State of the Piracy Problem and Japan's Efforts.*”  
<<http://www.mofa.go.jp/policy/piracy/problem0112.html>>. Diunduh 10 Mei 2012.

Ministry of Defence Singapore. “Factsheet: Milestone of Malacca Strait Patrols.”  
<[http://www.mindef.gov.sg/imindef/news\\_and\\_events/nr/2008/mar/28mar08\\_nr/28mar08\\_fs.html](http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2008/mar/28mar08_nr/28mar08_fs.html)>. Diunduh 05 Juni 2012.

\_\_\_\_\_. “Singapore and Indonesia Participate in Indo-Sin Coordinated Patrols (ISCP) and Joint Socio-Civic Activities.”  
<[http://www.mindef.gov.sg/imindef/news\\_and\\_events/nr/2001/oct/09oct1nr2.html](http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2001/oct/09oct1nr2.html)>. Diunduh 4 Mei 2012.

Permal, Sumathy. "Trafficking in the Strait of Malacca".  
<<http://www.austlii.edu.au/au/journals/MarStudies/2007/27.html>>.  
Diunduh 17 Maret 2012.

Police Force Singapore. "The Police Coast Guard's Function."  
<<http://www.spf.gov.sg/abtspf/pcg.htm>>. Diunduh pada 9 Mei 2012.

ReCAAP. "About ReCAAP." <<http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>>.  
Diunduh pada 15 Maret 2012.

Tomotaka, Shoji. "ASEAN Security Community: An Initiative for Peace and Stability." <[http://www.nids.go.jp/english/publication/kiyo/pdf/2008/bulletin\\_e2008\\_3.pdf](http://www.nids.go.jp/english/publication/kiyo/pdf/2008/bulletin_e2008_3.pdf)>. Diunduh 17 Maret 2012.

Yoshihisa, "General Assembly Informal Meeting on Piracy Enhancing Regional Cooperation." <<http://www.un.org/ga/president/64/thematic/piracy/Yoshihisa.pdf>>. Diunduh pada 8 Juni 2012.

### **Tesis**

Farley, Mark C. "International and Regional Trends in Maritime Piracy 1989-1993." Tesis Master Naval Postgraduate School. Monterey, 1993.

Massey, Anthony S. "Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca." Tesis Master Naval Post Graduate School. Monterey, 2008.

Pailah, Steven Yohanes. "Pengelolaan Isu-Isu Keamanan di Selat Malaka Periode 2005- 2006." Tesis Master Universitas Indonesia. Jakarta, 2008.

Lestari, Annisa. "Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka: Tawaran *Proliferation Security Initiative* Periode 2006-2008." Tesis Master Universitas Indonesia. Jakarta, 2010.

### **Wawancara**

Hasil Wawancara dengan Profesor Hasjim Djalal pada tanggal 14 Mei 2012 pukul 10.00 WIB.

Hasil Wawancara dengan Kolonel Laut (KH) Kresno Buntoro, Kepala Dinas Hukum Komando Armada Republik Indonesia Kawasan Barat pada tanggal 8 Mei 2012 Pukul 14.00 WIB.

**Annex I to the identical letters dated 28 October 2005 from the Permanent Representatives of Indonesia, Malaysia and Singapore to the United Nations addressed to the Secretary-General and the President of the General Assembly**

**The Batam Joint Ministerial Statement on the Straits of Malacca and Singapore**

**BATAM, INDONESIA  
1-2 AUGUST 2005**

1. The Ministers of Foreign Affairs of Indonesia, Malaysia and Singapore met in Batam, on 1-2 August 2005 to discuss matters pertaining to the safety of navigation, environmental protection and maritime security in the Straits of Malacca and Singapore. The Foreign Ministers of Malaysia and Singapore appreciated the initiative of the Foreign Minister of Indonesia for convening this timely Meeting in view of the current challenges faced by the littoral States and user States of the Straits.
2. The Ministers noted that the last Tripartite Ministerial Meeting of the Straits of Malacca and Singapore was held 28 years ago on 24 February 1977 in Manila, the Philippines.
3. The Ministers reaffirmed the sovereignty and sovereign rights of the Littoral States over the Straits of Malacca and Singapore. As such, the primary responsibility over the safety of navigation, environmental protection and maritime security in the Straits of Malacca and Singapore lies with the littoral States.
4. The Ministers emphasized that whatever measures undertaken in the Straits should be in accordance with international law including UNCLOS 1982. In this regard they acknowledge the role that user States and relevant international agencies could play in respect of the Straits.
5. The Ministers recognized the importance of the Tripartite Ministerial Meeting on the Straits of Malacca and Singapore in providing the overall framework for cooperation. They agreed that the Ministers and the Senior Officials should meet on a more regular basis to address relevant issues in a timely manner.
6. The Ministers acknowledged the good work carried out by the Tripartite Technical Experts Group (TTEG) on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore. They also recognized the efforts of the

Revolving Fund Committee (RFC) in dealing with issues of environmental protection in the Straits.

7. The Ministers supported the convening of the Meeting in Kuala Lumpur on 1-2 August 2005 of the Service Chiefs of Indonesia, Malaysia, Singapore and Thailand and encouraged them to further strengthen their cooperation.
8. The Ministers agreed to establish a TTEG on Maritime Security to complement the works of the existing TTEG on Safety of Navigation and the Revolving Fund Committee.
9. The Ministers called upon user States, relevant international agencies, and the shipping community to assist the littoral States in the areas of capacity building, training and technology transfer, and other forms of assistance in accordance with UNCLOS 1982. In this regard they welcomed closer collaboration between littoral States and the international community.
10. The Ministers expressed regret at the Lloyds Joint War Committee's categorization of the Straits of Malacca and Singapore as a "war risk zone" without consulting and taking into account the existing efforts of the littoral States to deal with the problems of safety of navigation and maritime security. The Ministers urged the Committee to review its assessment accordingly.
11. The Ministers welcomed the forthcoming "Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection" in collaboration with the International Maritime Organization to be held on 7-8 September 2005 in Jakarta, Indonesia.

Batam, 2 August 2005.

**Annex II to the identical letters dated 28 October 2005 from the Permanent Representatives of Indonesia, Malaysia and Singapore to the United Nations addressed to the Secretary-General and the President of the General Assembly**

**JAKARTA STATEMENT**

**ON**

**ENHANCEMENT OF SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION  
IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE**

**Jakarta, Indonesia, on 8 September 2005**

The Government of the Republic of Indonesia and the International Maritime Organization (IMO) convened, pursuant to the decisions of the ninety-third and ninety-fourth sessions of the IMO Council in relation to the Protection of Vital Shipping Lanes, a Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection, which took place in Jakarta on 7 and 8 September 2005 (hereinafter referred to as “the Jakarta Meeting”). The Jakarta Meeting was organized in co-operation with the Government of Malaysia and the Government of the Republic of Singapore.

The purpose of the Jakarta Meeting was to provide a forum for discussions with the aim of agreeing on a framework of co-operation to enhance the safety of navigation, environmental protection and security in the Straits of Malacca and Singapore (hereinafter referred to as “the Straits”).

The Jakarta Meeting was attended by delegations from:

AUSTRALIA	IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)
BAHAMAS	ITALY
CANADA	JAPAN
CHINA	KUWAIT
CROATIA	LAO PEOPLE’S DEMOCRATIC
DENMARK	REPUBLIC
EGYPT	MALAYSIA
FRANCE	NETHERLANDS
GERMANY	NEW ZEALAND
GREECE	NORWAY
INDIA	PAKISTAN
INDONESIA	PHILIPPINES

REPUBLIC OF KOREA  
RUSSIAN FEDERATION  
SINGAPORE  
SPAIN  
THAILAND  
TURKEY

UNITED KINGDOM  
UNITED REPUBLIC OF  
TANZANIA  
UNITED STATES  
VIET NAM  
YEMEN

by observers from the following intergovernmental organizations:

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION (IHO)  
ASSOCIATION OF SOUTH EAST ASIAN NATIONS (ASEAN)

and by observers from the following non-governmental organizations:

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)  
INTERNATIONAL CONFEDERATION OF FREE TRADE UNIONS (ICFTU)  
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)  
INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS’ ASSOCIATIONS  
(IFSMA)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS  
(INTERTANKO)  
INTERNATIONAL GROUP OF P AND I CLUBS (P AND I)  
MALACCA STRAIT COUNCIL

The Jakarta Meeting,

RECOGNIZING the strategic importance of the Straits for regional and global seaborne trade and the need to ensure that they remain safe and open to shipping at all times;

RECOGNIZING ALSO that the Straits are located within the territorial sea of Indonesia, Malaysia and Singapore (hereinafter referred to collectively as the “littoral States”) and within the continental shelf and the exclusive economic zone of Indonesia and Malaysia and are straits used for international navigation as defined in the United Nations Convention on the Law of the Sea (hereinafter referred to as “UNCLOS”);

RECOGNIZING FURTHER the safety, security and environmental vulnerabilities of the Straits and the possibility that unlawful acts committed therein may have a serious negative impact on the flow of traffic there-through;

NOTING with particular concern the number of incidents of unlawful acts and armed robbery against ships and seafarers reported to have taken place in the Straits;

BEING AWARE of the multiplicity of interests in the Straits and the importance of balancing the interests between littoral and user States, while respecting the sovereignty of the littoral States;

ACKNOWLEDGING the rights and obligations of States under the international law of the sea, including the provisions of UNCLOS and, in particular, article 43 thereof calling for co-operation by agreement among user States and States bordering straits used for international navigation on matters relating to navigational and safety aids and the prevention, reduction and control of pollution from ships;

ACKNOWLEDGING ALSO the efforts and achievements of the Tripartite Technical Experts Group on Safety of Navigation (hereinafter after referred to as "TTEG") comprising officials of the three littoral States in enhancing the safety of navigation in, and the environmental protection of, the Straits and, in particular, through routing measures, including Traffic Separation Schemes, deep water routes, precautionary areas and ship reporting systems adopted by IMO, as well as the TTEG's progress in advancing cooperation in the maintenance of the Straits, consonant with article 43 of UNCLOS;

RECALLING that the United Nations General Assembly resolution A/RES/59/24 on Oceans and the Law of the Sea, while addressing the issues relating to maritime safety and security and the marine environment, has, *inter alia*:

1. urged all States, in cooperation with IMO, to combat piracy and armed robbery at sea;
2. noted the concerns of the IMO Council and IMO Secretary-General with regard to keeping shipping lanes of strategic importance and significance safe and open to international maritime traffic and thereby ensuring the uninterrupted flow of traffic, and welcomed the Council's request, in this regard, that the Secretary-General of IMO continue work on the issue in collaboration with parties concerned; and
3. emphasized the importance to protect and preserve the marine environment and its living marine resources against pollution and physical degradation;

RECALLING ALSO the ASEAN Declarations, Statements, Joint Communiqués and Action Plans on Combating Terrorism; including the ASEAN Regional Forum Statements on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Maritime Security and on Strengthening Transport Security Against International Terrorism;

UPHOLDING the Batam Joint Statement, adopted on 2 August 2005 by the Fourth Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore, which, *inter alia*:

1. reaffirms that the primary responsibility over the safety of navigation, environmental protection and maritime security in the Straits lies with the littoral States;
2. emphasizes that whatever measures are undertaken in the Straits should be in accordance with international law including UNCLOS and in this regard acknowledges the interests of user States and relevant international agencies and the role they could play in respect of the Straits;
3. recognizes the importance of the Tripartite Ministerial Meeting on the Straits of Malacca and Singapore in providing the overall framework for co-operation;
4. recognizes the importance of engaging the States bordering the funnels leading to the Straits and the major users of the Straits;
5. acknowledges that the littoral States should address the issues of maritime security comprehensively which includes transboundary crimes such as piracy, armed robbery and terrorism;
6. acknowledges also the work of the TTEG on Safety of Navigation and the Revolving Fund Committee which manages a fund for enabling the prompt response to oil spills from ships;
7. provides for the establishment of a Tripartite Technical Expert Group on Maritime Security to complement the work of the TTEG on Safety of Navigation and the Revolving Fund Committee; and
8. recognizes the importance of and welcomes the closer collaboration between the littoral States and the international community and, in particular, the assistance of the user States, relevant international agencies, and the shipping community in areas of capacity building, training and technology transfer, and other forms of assistance in accordance with UNCLOS;

RECOGNIZING the previous efforts of IMO through international conferences and regional workshops in 1993, 1996, 1999 and 2001, and other regional fora such as the ASEAN and the ASEAN Regional Forum, to promote greater co-operation among littoral States and stakeholders in maritime safety and marine environment protection, as well as in regional anti-piracy co-operative arrangements;

COMMENDING the efforts of the defense forces of the littoral States and Thailand in strengthening modalities for co-operation such as the initiative of Indonesia on the Malacca Strait Security Initiative in an effort to enhance maritime security in the Straits;

RECOGNIZING the positive results of co-ordinated maritime patrols among the security forces of the littoral States and other co-operative maritime security arrangements and measures in the Straits;

ACKNOWLEDGING the potential of the Marine Electronic Highway concept, currently under development by IMO in co-operation with the littoral States and other stakeholders, in enhancing navigational safety and environmental protection in the Straits and the littoral States' decision to establish a pilot project of the Marine Electronic Highway, with the Project Management Office in Batam, Indonesia;

NOTING the valuable role and function of the Maritime Enforcement Co-ordination Center in Perak, Malaysia in addressing unlawful acts and armed robbery against ships;

NOTING ALSO the importance of the forthcoming establishment of the ReCAAP Information Sharing Center in Singapore, in addressing piracy and armed robbery against ships and welcoming the signing of ReCAAP by five States;

NOTING WITH APPRECIATION the contribution States and other stakeholders have made and continue to make towards the enhancement of the safety of navigation in, and the protection of the environment of, the Straits;

RESPECTING FULLY the sovereignty, sovereign rights, jurisdiction and territorial integrity of the littoral States, the principle of non-intervention, and the relevant provisions of international law, in particular the UNCLOS;

DESIRING that the Straits remain safe and open to international shipping at all times, as provided for under international law, in particular UNCLOS, and where applicable, domestic law, and to build upon and enhance existing cooperative arrangements and measures towards this end;

DESIRING FURTHER to enhance the safety, security and environmental protection of the Straits;

HAS AGREED:

- (a) that the work of the TTEG on Safety of Navigation in enhancing the safety of navigation and in protecting the marine environment in the Straits, including the efforts of the TTEG in relation to the implementation of article 43 of UNCLOS in the Straits should continue to be supported and encouraged;
- (b) that a mechanism be established by the three littoral States to meet on a regular basis with user States, the shipping industry and others with an interest in the safe navigation through the Straits, to discuss issues relating to

the safety, security and environmental protection of the Straits, as well as to facilitate co-operation in keeping the Straits safe and open to navigation, including exploring the possible options for burden sharing, and to keep the IMO informed, as appropriate, of the outcome of such meetings;

- (c) that efforts should be made through the three littoral States to establish and enhance mechanisms for information exchange within and between States, building, where possible, on existing arrangements such as Tripartite Technical Expert Group mechanisms, so as to enhance maritime domain awareness in the Straits and thus contribute to the enhancement of co-operative measures in the areas of safety, security and environmental protection;
- (d) to promote, build upon and expand co-operative and operational arrangements of the three littoral States, including the Tripartite Technical Expert Group on Maritime Security, co-ordinated maritime patrols in the Straits through, *inter alia*, maritime security training programmes and other forms of co-operation, such as maritime exercises, with a view to further strengthening capacity building in the littoral States to address security threats to shipping;

HAS INVITED the IMO to consider, in consultation with the littoral States, convening a series of follow-on meetings for the littoral States to identify and prioritize their needs, and for user States to identify possible assistance to respond to those needs, which may include information-exchange, capacity-building, training and technical support, with a view to promote and co-ordinate co-operative measures;

EXPRESSES DEEP APPRECIATION to the Government of the Republic of Indonesia for the excellent arrangements made for, the facilities and generous hospitality provided during, the Jakarta Meeting; and to the Governments of the Republic of Indonesia, Malaysia and the Republic of Singapore and the International Maritime Organization for their strenuous efforts to prepare for the Jakarta Meeting and ensure its successful conclusion.



REPUBLIC OF SINGAPORE

SINGAPORE MEETING ON THE STRAITS OF  
MALACCA AND SINGAPORE: ENHANCING  
SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL  
PROTECTION

4 - 6 September 2007

Agenda item 4



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

IMO/SGP 1/4  
6 September 2007  
ENGLISH ONLY

## SINGAPORE STATEMENT

ON

### ENHANCEMENT OF SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

Singapore on 6 September 2007

The Government of the Republic of Singapore and the International Maritime Organization (hereinafter referred to as “IMO”) convened, pursuant to the decisions of the Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection held in Kuala Lumpur, Malaysia from 18 to 20 September 2006 (hereinafter referred to as “the Kuala Lumpur Meeting”) and of the ninety-seventh session of the Council of the IMO in relation to the Protection of Vital Shipping Lanes, a Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection, which took place in Singapore from 4 to 6 September 2007 (hereinafter referred to as “the Singapore Meeting”). The Singapore Meeting was organized in co-operation with the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Malaysia.

The purpose of the Singapore Meeting was to provide a follow-up forum to build on the outcome of the Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection held in Jakarta, Indonesia on 7 and 8 September 2005 (hereinafter referred to as “the Jakarta Meeting”) and the Kuala Lumpur Meeting. During the Singapore Meeting, Indonesia, Malaysia and Singapore (hereinafter referred to collectively as the “littoral States”) presented, *inter alia*: the actions taken by them in enhancing safety, security and environmental protection in the Straits of Malacca and Singapore (hereinafter referred to as “the Straits”) since the Kuala Lumpur Meeting; details on the Co-operative Mechanism they have established following the outline they provided during the Kuala Lumpur Meeting; and the progress made with regard to securing sponsors for the six projects on enhancing the safety of navigation and environmental protection in the Straits they presented during the Kuala Lumpur Meeting. The littoral States, user States and users of the Straits exchanged views on related



matters and the participants were updated on the latest developments following the start of the implementation of the Marine Electronic Highway demonstration project for the Straits.

The Singapore Meeting was attended by Indonesia, Malaysia and Singapore and by delegations from:

ANGOLA	LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC
AUSTRALIA	REPUBLIC
BAHAMAS	LIBERIA
BANGLADESH	MYANMAR
BELGIUM	NEW ZEALAND
BRUNEI DARUSSALAM	NORWAY
CAMBODIA	PANAMA
CANADA	PAPUA NEW GUINEA
CHINA	PHILIPPINES
CYPRUS	REPUBLIC OF KOREA
DEMOCRATIC PEOPLE'S	RUSSIAN FEDERATION
REPUBLIC OF KOREA	SAUDI ARABIA
DENMARK	SOUTH AFRICA
FINLAND	SWEDEN
GERMANY	THAILAND
GREECE	TURKEY
INDIA	UKRAINE
ITALY	UNITED ARAB EMIRATES
JAPAN	UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
KENYA	AND NORTHERN IRELAND
	UNITED STATES

by a representative from the following United Nations specialized agency:

WORLD BANK GROUP

by observers from the following intergovernmental organization:

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION (IHO)

and by observers from the following non-governmental organizations:

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)  
 INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF)  
 INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARINE AIDS TO NAVIGATION  
 AND LIGHTHOUSE AUTHORITIES (IALA)  
 BIMCO  
 OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)  
 INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS (IFSMA)  
 INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS  
 (INTERTANKO)  
 THE INTERNATIONAL GROUP OF P & I ASSOCIATIONS (P & I Clubs)

THE INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LTD  
(ITOPF)  
SOCIETY OF INTERNATIONAL GAS TANKER AND TERMINAL OPERATORS  
LIMITED (SIGTTO)  
INTERNATIONAL PARCEL TANKERS ASSOCIATION (IPTA)  
MALACCA STRAIT COUNCIL  
THE NIPPON FOUNDATION  
ASIAN SHIPOWNERS' FORUM

The SINGAPORE MEETING,

UPHOLDING the Batam Joint Statement, adopted on 2 August 2005 by the Fourth Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore,

RECALLING the achievements of the Jakarta and Kuala Lumpur Meetings and upholding also the Jakarta Statement<sup>1</sup>, adopted on 8 September 2005 by the Jakarta Meeting, and the Kuala Lumpur Statement<sup>2</sup>, adopted on 20 September 2006 by the Kuala Lumpur Meeting,

RECALLING ALSO that the Straits are located within the territorial sea of Indonesia, Malaysia and Singapore and within the continental shelf and the exclusive economic zone of Malaysia and Indonesia and are straits used for international navigation as defined in the United Nations Convention on the Law of the Sea (hereinafter referred to as "UNCLOS"),

RECOGNIZING the continued strategic importance of the Straits for regional and global seaborne trade and economy and the need to ensure that they remain safe and open to shipping at all times,

RECOGNIZING ALSO the importance of enhancing the safety, security and protection of the marine environment of the Straits and the possibility that unlawful acts committed therein may have a negative impact on the flow of traffic there-through; and, consequently, on trade and the economy,

RECOGNIZING FURTHER the equally important role of the Straits in contributing towards the development and enrichment of the economies and people of other States,

AFFIRMING the sovereignty, sovereign rights, jurisdiction and territorial integrity of the littoral States over the Straits, as provided for under international law, in particular UNCLOS, and that the primary responsibility over the safety of navigation, environmental protection and maritime security in the Straits lies with the littoral States,

COMMENDING the sustained efforts and achievements of the Tripartite Technical Experts Group on Safety of Navigation (hereinafter referred to as "TTEG on Safety of Navigation") in enhancing safety of navigation and protection of the marine environment in the Straits,

---

<sup>1</sup> The Jakarta Statement is set document IMO/JKT 1/2. It is also found in document C/ES.23/8 (Secretary-General), annex 2 and in document IMO/SGP 1/INF.3, annex 5.

<sup>2</sup> The Kuala Lumpur Statement is set out in document IMO/KUL 1/4. It is also found in document C 97/12 (Secretary-General), annex 2 and in document IMO/SGP 1/INF.3, annex 6.

ACKNOWLEDGING that the TTEG on Safety of Navigation is an effective mechanism for advancing future co-operation efforts among interested parties consonant with article 43 of UNCLOS,

ACKNOWLEDGING ALSO the role of IMO, the user States, the shipping industry and other stakeholders in co-operating with the littoral States in promoting and enhancing safety of navigation and environmental protection, and in ensuring the uninterrupted flow of traffic in the Straits,

WELCOMING the progress made in relation to the implementation of the Marine Electronic Highway Demonstration Project for the Straits of Malacca and Singapore,

COMMENDING the significant and effective efforts of the littoral States since the Kuala Lumpur Meeting in enhancing safety of navigation, environmental protection and security in the Straits; and, in particular, in reducing substantially the number of shipping incidents, oil spill incidents from ships, and armed robbery and other unlawful acts against ships,

COMMENDING FURTHER the joint efforts of the armed forces of the littoral States in contributing to the security of the Straits, through the Malacca Straits Sea Patrols and the “Eyes in the Sky” maritime air patrols, as formalized by the signing of the Malacca Straits Patrol Standard Operating Procedures on 21 April 2006,

WELCOMING WITH APPRECIATION the establishment by the littoral States of the Co-operative Mechanism between the littoral States and user States on safety of navigation and environmental protection in the Straits<sup>3</sup>, consisting of three components namely the Co-operation Forum, the Project Co-ordination Committee and the Aids to Navigation Fund (hereinafter referred to as “Co-operative Mechanism”), the aim of which is to facilitate regular discussions, exchange of information and co-operation between littoral States, user States, the shipping industry and other stakeholders for the enhancement of safety of navigation in and protection of the environment of the Straits,

RECOGNIZING that the establishment of the Co-operative Mechanism represents, notwithstanding the role of the TTEG on Safety of Navigation, a historic breakthrough and landmark achievement in co-operation between States bordering a strait used for international navigation and user States as well as other interested stakeholders, and, for the first time, brings to realization the spirit and intent of article 43 of the UNCLOS,

RECOGNIZING ALSO the importance and potential of the Co-operative Mechanism in promoting dialogue and co-operation on matters pertaining to the enhancement of the safety of navigation in, and the protection of the environment of, the Straits,

NOTING WITH APPRECIATION that the Information Sharing Centre (hereinafter referred to as “the Centre”) of the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia is already operational and welcoming the indication of preparedness of Indonesia and Malaysia to co-operate with the Centre,

NOTING WITH APPRECIATION ALSO the contribution States and other stakeholders have made and continue to make towards the enhancement of the safety of navigation in, and the protection of the environment of, the Straits,

---

<sup>3</sup> Refer to document IMO/SGP 1/2.1/1 (Indonesia, Malaysian and Singapore).

RECALLING that the littoral States identified, during the Kuala Lumpur Meeting, six projects aimed at enhancing the safety of navigation in, and the protection of the environment of, the Straits (hereinafter referred to as “the six projects”) and that the Kuala Lumpur Meeting has agreed that the implementations of the six projects should be supported,

COMMENDING the States which initiated a process, or made arrangements, for supporting or undertaking the implementation of some of the six projects or parts thereof,

DESIRING that the Straits remain safe and open to international shipping at all times, in accordance with international law, in particular UNCLOS, and, where applicable, domestic law, and to build upon and enhance existing co-operative arrangements and measures towards this end,

DESIRING FURTHER to continue to enhance the safety, security and environmental protection of the Straits,

HAS AGREED that:

- (a) the work of the TTEG on Safety of Navigation, in enhancing the safety of navigation and in protecting the marine environment in the Straits, should continue to be supported and encouraged;
- (b) the Co-operative Mechanism, which comprises of the Co-operation Forum, the Project Co-ordination Committee and the Aids to Navigation Fund, should be supported and encouraged;
- (c) user States, shipping industry and other stakeholders should seek to participate in and endeavour to contribute, on a voluntary basis, to the work of the Co-operative Mechanism;
- (d) the projects<sup>4</sup> presented at the Kuala Lumpur Meeting or parts thereof which have not yet attracted sponsors should be supported; and
- (e) the littoral States should continue their efforts towards enhancing maritime security in the Straits and that such efforts should be supported and encouraged;

HAS INVITED the IMO to participate in the Co-operative Mechanism, to continue to co-operate with the littoral States and to provide every assistance possible in attracting sponsors for the projects presented during the Kuala Lumpur Meeting and contributors for the establishment, maintenance, repair and replacement of the aids to navigation in the Straits;

EXPRESSED DEEP APPRECIATION to the Government of the Republic of Singapore for the excellent arrangements made for, and for the facilities and generous hospitality provided during, the Singapore Meeting; and to the Governments of the Republic of Indonesia, Malaysia and the Republic of Singapore and the International Maritime Organization for their diligent efforts to prepare for the Singapore Meeting and ensure its successful conclusion.

---

<sup>4</sup> Refer to document IMO/KUL 1/3. The littoral States have updated the projects presented during the Kuala Lumpur Meeting and the updated versions of the projects are provided in document IMO/SGP 1/3 (Indonesia, Malaysia and Singapore). 112  
Kerja sama..., Supriyanto Ginting, FH UI, 2012



**MALAYSIA**



**INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION**

**KUALA LUMPUR MEETING ON THE  
STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE:  
ENHANCING SAFETY, SECURITY AND  
ENVIRONMENTAL PROTECTION**  
18 - 20 September 2006  
Agenda item 4

**IMO/KUL 1/4  
20 September 2006  
ENGLISH ONLY**

## **KUALA LUMPUR STATEMENT**

**ON**

### **ENHANCEMENT OF SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE**

Kuala Lumpur, Malaysia on 20 September 2006

The Government of Malaysia and the International Maritime Organization (hereinafter referred to as “IMO”) convened, pursuant to the decisions of the Meeting on enhancement of safety, security and environmental protection in the Straits of Malacca and Singapore held in Jakarta, Indonesia on 7 and 8 September 2005 (hereinafter referred to as “the Jakarta Meeting”) and the twenty-third extraordinary session of the Council of the IMO in relation to the Protection of Vital Shipping Lanes, a Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection, which took place in Kuala Lumpur from 18 to 20 September 2006 (hereinafter referred to as “the Kuala Lumpur Meeting”). The Kuala Lumpur Meeting was organized in co-operation with the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore.

The purpose of the Kuala Lumpur Meeting was to provide an opportunity for further discussions on the recent developments relating to safety, security and environmental protection of the Straits of Malacca and Singapore (hereinafter referred to as “the Straits”) with the aim of developing mechanisms and programmes to facilitate co-operation in keeping the Straits safe and open to navigation, including the possible options for burden sharing.

The Kuala Lumpur Meeting was attended by the three littoral States: Indonesia, Malaysia and Singapore and by delegations from:

AUSTRALIA	NETHERLANDS
BAHAMAS	NEW ZEALAND
BELGIUM	NIGERIA
BRUNEI DARUSSALAM	NORWAY
CHINA	PAKISTAN
CYPRUS	PHILIPPINES
DENMARK	REPUBLIC OF KOREA
EGYPT	RUSSIAN FEDERATION
FINLAND	SPAIN
FRANCE	SWEDEN
GERMANY	THAILAND
GREECE	UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
INDIA	UNITED STATES
JAPAN	
LIBERIA	

by observers from the following intergovernmental organizations:

ASSOCIATION OF SOUTH EAST ASIAN NATIONS (ASEAN)

and by observers from the following non-governmental organizations:

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)  
INTERNATIONAL CONFEDERATION OF FREE TRADE UNIONS (ICFTU)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARINE AIDS TO NAVIGATION AND  
LIGHTHOUSE AUTHORITIES (IALA)  
BIMCO  
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)  
INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTER'S ASSOCIATIONS (IFSMA)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS  
(INTERTANKO)  
INTERNATIONAL PARCEL TANKERS ASSOCIATION (IPTA)  
MALACCA STRAIT COUNCIL

The Kuala Lumpur Meeting,

UPHOLDING the Batam Joint Statement, adopted on 2 August 2005 by the Fourth Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore,

RECALLING the achievements of the Jakarta Meeting and upholding also the Jakarta Statement, adopted on 8 September 2005 by the Jakarta Meeting,

RECALLING ALSO that the Straits are located within the territorial sea of Indonesia, Malaysia and Singapore (hereinafter referred to collectively as the "littoral States") and within the continental shelf and the exclusive economic zone of Malaysia and Indonesia and are straits used for international navigation as defined in the United Nations Convention on the Law of the Sea (hereinafter referred to as "UNCLOS"),

RECOGNIZING the continued strategic importance of the Straits for regional and global seaborne trade and the need to ensure that they remain safe and open to shipping at all times,

RECOGNIZING ALSO the importance of enhancing safety and security and protection of the marine environment of the Straits and the possibility that unlawful acts committed therein may have negative impact on the flow of traffic there-through,

RECOGNIZING FURTHER the equally important role of the Straits in contributing towards the development and enrichment of the economies and people of other States,

AFFIRMING the sovereignty, sovereign rights, jurisdiction and territorial integrity of the littoral States over the Straits, as provided for under international law, in particular UNCLOS, and that the primary responsibility over the safety of navigation, environmental protection and maritime security in the Straits lies with the littoral States,

COMMENDING the sustained efforts and achievements of the Tripartite Technical Experts Group on Safety of Navigation (hereinafter referred to as “TTEG on Safety of Navigation”) in enhancing safety of navigation and protection of the marine environment in the Straits,

ACKNOWLEDGING the role of the IMO, the user States, the shipping industry and of other stakeholders in co-operating with the littoral States in promoting and enhancing safety of navigation and environmental protection, and in ensuring the uninterrupted flow of traffic in the Straits,

ACKNOWLEDGING ALSO that the TTEG on Safety of Navigation is an effective mechanism for advancing future co-operation efforts among interested parties consonant with article 43 of UNCLOS,

WELCOMING the progress made in relation to the implementation of the Marine Electronic Highway Demonstration Project for the Straits of Malacca and Singapore developed by IMO in co-operation with the littoral States and funded by the Global Environmental Facility of the World Bank and the Republic of Korea,

COMMENDING the significant and effective efforts of the littoral States since the Jakarta Meeting in enhancing safety of navigation, environmental protection and security in the Straits, in particular to reduce the number of shipping incidents, oil spill incidents from ships, and armed robbery and other unlawful acts against ships to a very low level,

COMMENDING ALSO the significant progress, following the Jakarta Meeting, towards the establishment of the co-operative mechanism between littoral States and user States, the shipping industry and others to facilitate regular discussion, exchange of information and co-operation including the possible option for burden sharing for the enhancement of safety of navigation and environmental protection in the Straits,

COMMENDING FURTHER the joint efforts of the armed forces of the littoral States in contributing to the security of the Straits, through the Malacca Straits Coordinated Patrols and the “Eyes in the Sky” maritime patrols,

NOTING WITH APPRECIATION the entry into force of the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (hereinafter referred to as “ReCAAP”) on 4 September 2006, which will lead to the launch of the ReCAAP Information Sharing Centre (hereinafter referred to as “the Centre”) in Singapore in November 2006, as well as the indication of preparedness of Indonesia and Malaysia to cooperate with the Centre,

NOTING ALSO the continuing efforts to establish the Tripartite Technical Experts Group on Maritime Security,

NOTING WITH APPRECIATION the contribution States and other stakeholders have made and continue to make towards the enhancement of the safety of navigation in, and the protection of the environment of, the Straits,

NOTING ALSO that the littoral States have identified a number of projects aimed at enhancing the safety of navigation and environmental protection in the Straits for which they are seeking cooperation from user States and other stakeholders for their implementation,

DESIRING that the Straits remain safe and open to international shipping at all times, in accordance with international law, in particular UNCLOS, and where applicable domestic law, and to build upon and enhance existing cooperative arrangements and measures towards this end,

DESIRING FURTHER to continue to enhance the safety, security and environmental protection of the Straits,

HAS AGREED:

- (a) that the work of the TTEG on Safety of Navigation, in enhancing the safety of navigation and in protecting the marine environment in the Straits, should continue to be supported and encouraged;
- (b) to support the continuous efforts of the littoral States and the proposed cooperative mechanism as presented by the littoral States on safety of navigation and environmental protection, which is to promote dialogue and facilitate close cooperation between the littoral States, user States, shipping industry and other stakeholders;
- (c) that the projects presented<sup>1</sup> at the Kuala Lumpur Meeting for enhancing safety of navigation and environmental protection should be supported;
- (d) that the littoral States, user States, the shipping industry and other stakeholders should co-operate towards the establishment of a mechanism for voluntary funding the above projects and the maintenance and renewal of the aids to navigation in the Straits;
- (e) that the littoral States should continue their efforts towards enhancing maritime security in the Straits,

---

<sup>1</sup> Refer to IMO/KUL 1/3



HAS INVITED the IMO:

- (a) to continue to co-operate with the littoral States and to provide every assistance possible in attracting sponsors for the agreed projects and contributors for the maintenance, repair and replacement of the aids to navigation in the Straits;
- (b) to consider, in consultation with the littoral States, convening further follow-on meetings for the littoral States to identify and prioritize specific needs, and for user States to identify possible assistance and to respond to those specific needs, which may include provision of resources, capacity building, training and technical support, with a view to promote further co-operative measures including possible options for burden sharing.

EXPRESSED DEEP APPRECIATION to the Government of Malaysia for the excellent arrangements made for, the facilities and generous hospitality provided during the Kuala Lumpur Meeting; and to the Governments of the Republic of Indonesia, Malaysia and the Republic of Singapore and the International Maritime Organization for their diligent efforts to prepare for the Kuala Lumpur Meeting and ensure its successful conclusion.

---

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy  
and Armed Robbery against Ships in Asia

The Contracting Parties to this Agreement,

Concerned about the increasing number of incidents of piracy and armed robbery against ships in Asia,

Mindful of the complex nature of the problem of piracy and armed robbery against ships,

Recognizing the importance of safety of ships, including their crew, exercising the right of navigation provided for in the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, hereinafter referred to as "the UNCLOS",

Reaffirming the duty of States to cooperate in the prevention and suppression of piracy under the UNCLOS,

Recalling "Tokyo Appeal" of March 2000, "Asia Anti-Piracy Challenges 2000" of April 2000 and "Tokyo Model Action Plan" of April 2000,

Noting the relevant resolutions adopted by the United Nations General Assembly and the relevant resolutions and recommendations adopted by the International Maritime Organization,

Conscious of the importance of international cooperation as well as the urgent need for greater regional cooperation and coordination of all States affected within Asia, to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships effectively,

Convinced that information sharing and capacity building among the Contracting Parties will significantly contribute towards the prevention and suppression of piracy and armed robbery against ships in Asia,

Affirming that, to ensure greater effectiveness of this Agreement, it is indispensable for each Contracting Party to strengthen its measures aimed at preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships,

Determined to promote further regional cooperation and to enhance the effectiveness of such cooperation,

Have agreed as follows:

Part I  
Introduction

Article 1  
Definitions

1. For the purposes of this Agreement, "piracy" means any of the following acts:

(a) any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) on the high seas, against another ship, or against persons or property on board such ship;

(ii) against a ship, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

2. For the purposes of this Agreement, "armed robbery against ships" means any of the following acts:

(a) any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends and directed against a ship, or against persons or property on board such ship, in a place within a Contracting Party's jurisdiction over such offences;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts making it a ship for armed robbery against ships;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

Article 2  
General Provisions

1. The Contracting Parties shall, in accordance with their respective national laws and regulations and subject to their available resources or capabilities, implement this Agreement, including preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, to the fullest extent possible.
2. Nothing in this Agreement shall affect the rights and obligations of any Contracting Party under the international agreements to which that Contracting Party is party, including the UNCLOS, and the relevant rules of international law.
3. Nothing in this Agreement shall affect the immunities of warships and other government ships operated for non-commercial purposes.
4. Nothing in this Agreement, nor any act or activity carried out under this Agreement shall prejudice the position of any Contracting Party with regard to any dispute concerning territorial sovereignty or any issues related to the law of the sea.
5. Nothing in this Agreement entitles a Contracting Party to undertake in the territory of another Contracting Party the exercise of jurisdiction and performance of functions which are exclusively reserved for the authorities of that other Contracting Party by its national law.
6. In applying paragraph 1 of Article 1, each Contracting Party shall give due regard to the relevant provisions of the UNCLOS without prejudice to the rights of the third Parties.

Article 3  
General Obligations

1. Each Contracting Party shall, in accordance with its national laws and regulations and applicable rules of international law, make every effort to take effective measures in respect of the following:
  - (a) to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships;
  - (b) to arrest pirates or persons who have committed armed robbery against ships;
  - (c) to seize ships or aircraft used for committing piracy or armed robbery against ships, to seize ships taken by and under the control of pirates or persons who have committed piracy or armed robbery against ships, and to seize

the property on board such ships; and

(d) to rescue victim ships and victims of piracy or armed robbery against ships.

2. Nothing in this Article shall prevent each Contracting Party from taking additional measures in respect of subparagraphs (a) to (d) above in its land territory.

## Part II Information Sharing Center

### Article 4 Composition

1. An Information Sharing Center, hereinafter referred to as "the Center", is hereby established to promote close cooperation among the Contracting Parties in preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

2. The Center shall be located in Singapore.

3. The Center shall be composed of the Governing Council and the Secretariat.

4. The Governing Council shall be composed of one representative from each Contracting Party. The Governing Council shall meet at least once every year in Singapore, unless otherwise decided by the Governing Council.

5. The Governing Council shall make policies concerning all the matters of the Center and shall adopt its own rules of procedure, including the method of selecting its Chairperson.

6. The Governing Council shall take its decisions by consensus.

7. The Secretariat shall be headed by the Executive Director who shall be assisted by the staff. The Executive Director shall be chosen by the Governing Council.

8. The Executive Director shall be responsible for the administrative, operational and financial matters of the Center in accordance with the policies as determined by the Governing Council and the provisions of this Agreement, and for such other matters as determined by the Governing Council.

9. The Executive Director shall represent the Center. The Executive Director shall, with the approval of the Governing Council, make rules and regulations of the Secretariat.

Article 5  
Headquarters Agreement

1. The Center, as an international organization whose members are the Contracting Parties to this Agreement, shall enjoy such legal capacity, privileges and immunities in the Host State of the Center as are necessary for the fulfillment of its functions.
2. The Executive Director and the staff of the Secretariat shall be accorded, in the Host State, such privileges and immunities as are necessary for the fulfillment of their functions.
3. The Center shall enter into an agreement with the Host State on matters including those specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 6  
Financing

1. The expenses of the Center, as provided for in the budget decided by the Governing Council, shall be provided by the following sources:
  - (a) Host State financing and support;
  - (b) Voluntary contributions from the Contracting Parties;
  - (c) Voluntary contributions from international organizations and other entities, in accordance with relevant criteria adopted by the Governing Council; and
  - (d) Any other voluntary contributions as may be agreed upon by the Governing Council.
2. Financial matters of the Center shall be governed by a Financial Regulation to be adopted by the Governing Council.
3. There shall be an annual audit of the accounts of the Center by an independent auditor appointed by the Governing Council. The audit report shall be submitted to the Governing Council and shall be made public, in accordance with the Financial Regulation.

Article 7  
Functions

The functions of the Center shall be:

- (a) to manage ~~and~~ ~~as~~ ~~a~~ ~~sup~~ ~~to~~ ~~the~~ ~~emp~~ ~~of~~ ~~the~~ ~~flow~~ ~~of~~

information relating to incidents of piracy and armed robbery against ships among the Contracting Parties;

- (b) to collect, collate and analyze the information transmitted by the Contracting Parties concerning piracy and armed robbery against ships, including other relevant information, if any, relating to individuals and transnational organized criminal groups committing acts of piracy and armed robbery against ships;
- (c) to prepare statistics and reports on the basis of the information gathered and analyzed under subparagraph (b), and to disseminate them to the Contracting Parties;
- (d) to provide an appropriate alert, whenever possible, to the Contracting Parties if there is a reasonable ground to believe that a threat of incidents of piracy or armed robbery against ships is imminent;
- (e) to circulate requests referred to in Article 10 and relevant information on the measures taken referred to in Article 11 among the Contracting Parties;
- (f) to prepare non-classified statistics and reports based on information gathered and analyzed under subparagraph (b) and to disseminate them to the shipping community and the International Maritime Organization; and
- (g) to perform such other functions as may be agreed upon by the Governing Council with a view to preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

#### Article 8 Operation

1. The daily operation of the Center shall be undertaken by the Secretariat.
2. In carrying out its functions, the Center shall respect the confidentiality of information provided by any Contracting Party, and shall not release or disseminate such information unless the consent of that Contracting Party is given in advance.
3. The Center shall be operated in an effective and transparent manner, in accordance with the policies made by the Governing Council, and shall avoid duplication of existing activities between the Contracting Parties.

Part III  
Cooperation through the Information Sharing Center

Article 9  
Information Sharing

1. Each Contracting Party shall designate a focal point responsible for its communication with the Center, and shall declare its designation of such focal point at the time of its signature or its deposit of an instrument of notification provided for in Article 18.

2. Each Contracting Party shall, upon the request of the Center, respect the confidentiality of information transmitted from the Center.

3. Each Contracting Party shall ensure the smooth and effective communication between its designated focal point, and other competent national authorities including rescue coordination centers, as well as relevant non-governmental organizations.

4. Each Contracting Party shall make every effort to require its ships, ship owners, or ship operators to promptly notify relevant national authorities including focal points, and the Center when appropriate, of incidents of piracy or armed robbery against ships.

5. Any Contracting Party which has received or obtained information about an imminent threat of, or an incident of, piracy or armed robbery against ships shall promptly notify relevant information to the Center through its designated focal point.

6. In the event that a Contracting Party receives an alert from the Center as to an imminent threat of piracy or armed robbery against ships pursuant to subparagraph (d) of Article 7, that Contracting Party shall promptly disseminate the alert to ships within the area of such an imminent threat.

Article 10  
Request for Cooperation

1. A Contracting Party may request any other Contracting Party, through the Center or directly, to cooperate in detecting any of the following persons, ships, or aircraft:

(a) pirates;

(b) persons who have committed armed robbery against ships;



(c) ships or aircraft used for committing piracy or armed robbery against ships, and ships taken by and under the control of pirates or persons who have committed armed robbery against ships; or

(d) victim ships and victims of piracy or armed robbery against ships.

2. A Contracting Party may request any other Contracting Party, through the Center or directly, to take appropriate measures, including arrest or seizure, against any of the persons or ships mentioned in subparagraph (a), (b), or (c) of paragraph 1 of this Article, within the limits permitted by its national laws and regulations and applicable rules of international law.

3. A Contracting Party may also request any other Contracting Party, through the Center or directly, to take effective measures to rescue the victim ships and the victims of piracy or armed robbery against ships.

4. The Contracting Party which has made a direct request for cooperation pursuant to paragraphs 1, 2 and 3 of this Article shall promptly notify the Center of such request.

5. Any request by a Contracting Party for cooperation involving extradition or mutual legal assistance in criminal matters shall be made directly to any other Contracting Party.

#### Article 11

##### Cooperation by the Requested Contracting Party

1. A Contracting Party, which has received a request pursuant to Article 10, shall, subject to paragraph 1 of Article 2, make every effort to take effective and practical measures for implementing such request.

2. A Contracting Party, which has received a request pursuant to Article 10, may seek additional information from the requesting Contracting Party for the implementation of such request.

3. A Contracting Party, which has taken measures referred to in paragraph 1 of this Article, shall promptly notify the Center of the relevant information on the measures taken.

Part IV  
Cooperation

Article 12  
Extradition

A Contracting Party shall, subject to its national laws and regulations, endeavor to extradite pirates or persons who have committed armed robbery against ships, and who are present in its territory, to the other Contracting Party which has jurisdiction over them, at the request of that Contracting Party.

Article 13  
Mutual Legal Assistance

A Contracting Party shall, subject to its national laws and regulations, endeavor to render mutual legal assistance in criminal matters, including the submission of evidence related to piracy and armed robbery against ships, at the request of another Contracting Party.

Article 14  
Capacity Building

1. For the purpose of enhancing the capacity of the Contracting Parties to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships, each Contracting Party shall endeavor to cooperate to the fullest possible extent with other Contracting Parties which request cooperation or assistance.

2. The Center shall endeavor to cooperate to the fullest possible extent in providing capacity building assistance.

3. Such capacity building cooperation may include technical assistance such as educational and training programs to share experiences and best practices.

Article 15  
Cooperative Arrangements

Cooperative arrangements such as joint exercises or other forms of cooperation, as appropriate, may be agreed upon among the Contracting Parties concerned.

Article 16  
Protection Measures for Ships

Each Contracting Party shall encourage ships, ship owners, or ship operators, where appropriate, to take protective measures against piracy and armed robbery against ships, taking into account the relevant national laws, regulations, standards, and practices, in

particular, recommendations adopted by the International Maritime Organization.

Part V  
Final Provisions

Article 17  
Settlement of Disputes

Disputes arising out of the interpretation or application of this Agreement, including those relating to liability for any loss or damage caused by the request made under paragraph 2 of Article 10 or any measure taken under paragraph 1 of Article 11, shall be settled amicably by the Contracting Parties concerned through negotiations in accordance with applicable rules of international law.

Article 18  
Signature and Entry into Force

1. This Agreement shall be open for signature at the depositary referred to in paragraph 2 below by the People's Republic of Bangladesh, Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Republic of India, the Republic of Indonesia, Japan, the Republic of Korea, the Lao People's Democratic Republic, Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, the Kingdom of Thailand, the Socialist Republic of Viet Nam.
2. The Government of Singapore is the depositary of this Agreement.
3. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the tenth instrument of notification by a State listed in paragraph 1, indicating the completion of its domestic requirements, is submitted to the depositary. Subsequently it shall enter into force in respect of any other State listed in paragraph 1 above 30 days after its deposit of an instrument of notification to the depositary.
4. The depositary shall notify all the States listed in paragraph 1 of the entry into force of this Agreement pursuant to paragraph 3 of this Article.
5. After this Agreement has entered into force, it shall be open for accession by any State not listed in paragraph 1. Any State desiring to accede to this Agreement may so notify the depositary, which shall promptly circulate the receipt of such notification to all other Contracting Parties. In the absence of a written objection by any Contracting Party within

90 days of the receipt of such notification by the depositary, that State may deposit an instrument of accession with the depositary, and become a party to this Agreement 60 days after such deposit of instrument of accession.

#### Article 19 Amendment

1. Any Contracting Party may propose an amendment to this Agreement, any time after the Agreement enters into force. Such amendment shall be adopted with the consent of all Contracting Parties.
2. Any amendment shall enter into force 90 days after the acceptance by all Contracting Parties. The instruments of acceptance shall be deposited with the depositary, which shall promptly notify all other Contracting Parties of the deposit of such instruments.

#### Article 20 Withdrawal

1. Any Contracting Party may withdraw from this Agreement at any time after the date of its entry into force.
2. The withdrawal shall be notified by an instrument of withdrawal to the depositary.
3. The withdrawal shall take effect 180 days after the receipt of the instrument of withdrawal by the depositary.
4. The depositary shall promptly notify all other Contracting Parties of any withdrawal.

#### Article 21 Authentic Text

This Agreement shall be authentic in the English language.

#### Article 22 Registration

This Agreement shall be registered by the depositary pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

# United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)

## **Article 100** *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.

## **Article 101** *Definition of Piracy*

Piracy consists of any of the following acts:

- (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
  - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
  - (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

## **Article 102** *Piracy by a Warship*

Piracy by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied

The acts of piracy, as defined in Article 101, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship or aircraft.

**Article 103 Definition of a Pirate Ship or Aircraft**

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in Article 101. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

**Article 104 Retention or Loss of the Nationality of a Pirate Ship or Aircraft**

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

**Article 105 Seizure of a Pirate Ship or Aircraft**

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State 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 seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

**Article 106 Liability for Seizure without Adequate Grounds**

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft for any loss or damage caused by the seizure.

**Article 107 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.

### **Article 110 Right of Visit [In Case of Piracy]**

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters on the high seas a foreign ship, other than a ship entitled to complete immunity in accordance with articles 95 and 96, is not justified in boarding it unless there is reasonable ground for suspecting that:
  - (a) the ship is engaged in piracy;
  - \* \* \*
  - (d) the ship is without nationality; or
  - (e) though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.
2. In the cases provided for in paragraph 1, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.
3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.
4. These provisions apply mutatis mutandis to military aircraft.
5. These provisions also apply to any other duly authorized ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service.

### **Article 111 Right of Hot Pursuit**

1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal state have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters, the archipelagic waters, the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ships within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or contiguous zone. If the foreign ship is within the contiguous zone, as defined in article 33, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.
2. The right of hot pursuit shall apply mutatis mutandis to violations in the exclusive economic zone or on the continental shelf, including safety zones around continental shelf installations, of the laws and regulations of the coastal State applicable in accordance with this Convention to the exclusive economic zone or the continental shelf, including such safety zones.

3. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own State or of a third State.
4. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship is within the limits of the territorial sea, or, as the case may be, within the contiguous zone or the exclusive economic zone or above the continental shelf. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance, which enables it to be seen or heard by the foreign ship.
5. The right of hot pursuit may be exercised 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.
6. Where hot pursuit is effected by an aircraft:
  - (a) the provisions of paragraphs 1 to 4 shall apply *mutatis mutandis*;
  - (b) the aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or another aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest outside the territorial sea that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or suspected offender, if it was not both ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.
7. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an inquiry before the competent authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the exclusive economic zone or the high seas, if the circumstances rendered this necessary.
8. Where a ship has been stopped or arrested outside the territorial sea in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.





4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Ref. T2-MSS/2.11.4.1

MSC.4/Circ.152  
29 March 2010

## REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS

### Annual report – 2009

1 In pursuance of the Maritime Safety Committee's instruction to the Secretariat to issue monthly reports of all incidents of piracy<sup>1</sup> and armed robbery against ships<sup>2</sup> reported to the Organization and, in addition, to issue, on a quarterly basis, composite reports accompanied by an analysis, on a regional basis, of the situation and an indication whether the frequency of incidents is increasing or decreasing and advising of any new feature or pattern of significance, the annex hereto provides, in the tabulated format agreed by the Committee, the summary of reports on incidents received between 01 January and 31 December 2009 including a distinction between acts of piracy and acts of armed robbery against ships and attempted attacks (annex 2). Further, and as instructed by the Committee (MSC 75/24, paragraph 18.41), the Secretariat has, since July 2002, started classifying separately any reported incidents of piracy and armed robbery **at sea** (international or territorial waters) *vis-à-vis* acts of armed robbery allegedly committed **in port areas**, as well as **attempted** acts of armed robbery.

---

<sup>1</sup> "Piracy" is defined in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (article 101) as follows:

"Piracy consists of any of the following acts:

- (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
  - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
  - (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph (a) or (b)."

<sup>2</sup> "Armed robbery against ships" is defined in the Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships (resolution A.1025(26), Annex, paragraph 2.2), as follows:

"Armed robbery against ships" means any of the following acts:

- (a) any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;
- (b) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above".

2 At its sixty-sixth session in June 1996, the Committee further instructed the Secretariat to prepare, after March of every year, an annual summary of all acts of piracy and armed robbery against ships, which had occurred during the previous year and had been reported to the Organization, based on their actual date and time of occurrence.

3 Pursuant to this request, the annexes hereto provide information on reports of piracy and armed robbery against ships received by the Secretariat since 1984, when relevant statistics started being compiled and, in particular, those which occurred in the course of 2009 as well as a regional analysis thereof.

4 At its eighty-fifth session in December 2008, the Committee also instructed the Secretariat, *inter alia*, to include in future issues of MSC.4 circulars additional and separate annexes listing incidents occurring in waters off the coast of Somalia.

5 The number of acts of piracy and armed robbery against ships, which were reported to the Organization to have occurred or to have been attempted in 2009, was 406, an increase of 106 (24.6%) over the figure for 2008.

6 From the information referred to above, it emerges that the areas most affected in 2009 were East Africa and the Far East, in particular the South China Sea, West Africa, South America and the Caribbean\* and the Indian Ocean. Over the period under review, the number of acts reported to have occurred or to have been attempted remained the same with 69 incidents in the South China Sea, in the Indian Ocean with 27 incidents and incidents in the Malacca Strait. The number of incidents has increased from 134 to 222 in East Africa and from 19 to 36 in South America and the Caribbean whereas the number of incidents reported for West Africa went down from 50 to 46. In the Arabian Sea, 2 incidents occurred, compared with 1 in 2008 and 1 incident was reported for the North Pacific and the Caspian Sea respectively, compared to nil last year. Most of the attacks worldwide were reported to have occurred or to have been attempted in international waters which are largely due to the steep increase in incidents off the coast of Somalia. However, for other regions of the world incidents mainly occur in the coastal States' concerned territorial waters while the ships were at anchor or berthed. In many of the reports received, the crews were violently attacked by groups of five to ten people carrying knives or guns.

7 From the same information, it emerges that, during the period under review, with numbers for 2008 in brackets, eight (6) crew members were killed, fifty-nine (42) crew members were reportedly injured/assaulted. About seven hundred and forty-six (774) crew members were reportedly taken hostage/kidnapped and nine (38) crew members are missing. Two (1) vessels are reportedly still unaccounted for, and fifty-six ships (51) were reportedly hijacked.

8 The total number of incidents of piracy and armed robbery against ships, reported to have occurred or to have been attempted from 1984 to the end of December 2008, has risen to 5,227.

9 With regard to acts of piracy and armed robbery against ships reported to the Organization, information on acts of piracy and armed robbery against ships reported to the Organization to have occurred or to have been attempted during 2009 has been circulated by means of monthly reports (MSC.4/Circ.130, MSC.4/Circ.134, MSC.4/Circ.135, MSC.4/Circ.136, MSC.4/Circ.137, MSC.4/Circ.138, MSC.4/Circ.141, MSC.4/Circ.142, MSC.4/Circ.143, MSC.4/Circ.145, MSC.4/Circ.146 and MSC.4/Circ.147) and quarterly reports (MSC.4/Circ.139, MSC.4/Circ.140, MSC.4/Circ.144 and MSC.4/Circ.151).

---

\*

As reported to MSC 76 (MSC 76/23, paragraph 16.2), the geographically large South American and Caribbean region has been sub-divided into three regions: South America (Atlantic), South America (Pacific) and the Caribbean. This change is reflected in all relevant reports issued as of 1 January 2003.

10 The annexes to this document provide a breakdown of the information referred to above as follows:

- .1 annex 1 provides a list of all acts reported to have occurred or to have been attempted in 2009 in chronological order of occurrence;
- .2 annex 2 provides a regional analysis of acts reported to have been allegedly committed or attempted during 2009;
- .3 annex 3 provides a graphic presentation by area, on an annual basis, of the acts reported to have been allegedly committed or attempted during 2009;
- .4 annex 4 provides a graphic presentation by area, on an annual basis, of reports received between 1984 and January 2010; and
- .5 annex 5 provides list of all acts reported to have occurred or to have been attempted in waters off the coast of Somalia in 2009 in chronological order of occurrence.

\*\*\*

## ANNEX 2

**REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS  
WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY COMMITTED DURING 2009**

	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	South America (A)	South America (P)	South America (C)	Arabian Sea	North Pacific	Caspian Sea
<b>Location of incident</b>										
In international waters	20		48	7		8				
In territorial waters	27	16	8	19	2	6				1
In port area	10	8	3	8	12		6		1	
<b>Status of ship when attacked</b>										
Steaming	23	2	49	10		2			1	
At anchor	31	20	6	20	13	10	4			
Not stated	3	2	4	4	1	2	2			1
<b>Number of persons involved in the attack</b>										
1-4 persons	15	5	4	7	9	1	5			
5-10 persons	26	5	4	13	2	6				
More than 10 persons	3	5	4	5						
Not stated	13	9	47	9	3	7	1		1	1
<b>Consequences to the crew</b>										
Actual violence against the crew	15	3	5	16	2	7				1
Threat of violence against the crew	10	9	1	4	3	1				
Ship missing	1			1						
Ship hijacked	4	1	48	3						
None/not stated	27	11	5	10	9	6	6		1	
<b>Weapons used by attackers</b>										
Guns	6		10	20	1	2				1
Knives	27	12	4	4	5	2	1			
Other	1	2	3	2						
None/not stated	23	10	42	8	8	10	5		1	
<b>Parts of ship raided</b>										
Master and crew accomodation	12		2	6		1				
Cargo area	2		1	2	1	4				1
Store rooms	19	23	5	14	8	9	4			
Engine room	4								1	
Not boarded										
Not stated	20	1	51	12	5		2			
Other										
<b>Lives lost (unit: people)</b>										
Wounded crew (unit: people)	1		4	2						1
Missing crew (unit: people)	3		2	39		2				
Crew hostage (unit: people)	7		2							
Assaulted (unit: people)	52	1	668	23		2				
Ransom	1		1							
<b>Total number of incidents reported per area</b>	<b>57</b>	<b>24</b>	<b>59</b>	<b>34</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>6</b>		<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total number of incidents reported</b>	<b>210</b>									

ANNEX 2

REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS  
WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY ATTEMPTED DURING 2009

	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	South America (A)	South America (P)	South America (C)	Arabian Sea	North Pacific	Caspian Sea
<b>Location of incident</b>										
In international waters	5		156	6						
In territorial waters	8	2	7	4				2		
In port area	1	1		2	1	1				
<b>Status of ship when attacked</b>										
Steaming	8		157	7		1		2		
At anchor	5	3	1	5	1					
Not stated	1		5							
<b>Number of persons involved in the attack</b>										
1-4 persons	5		9							
5-10 persons	4	1	57	5	1	1				
More than 10 persons	1	1	8	2						
Not stated	4	1	89	5				2		
<b>Consequences to the crew</b>										
Actual violence against the crew	1		98	4						
Threat of violence against the crew	2		9	2						
Ship missing										
Ship hijacked										
None/not stated	11	3	56	6	1	1		2		
<b>Weapons used by attackers</b>										
Guns	5		107	8						
Knives			2							
Other			6	1						
None/not stated	9	3	48	3	1	1		2		
<b>Parts of ship raided</b>										
Master and crew accomodation										
Cargo area										
Store rooms										
Engine room										
Not boarded	14	3	163	12	1	1		2		
Not stated										
Other										
<b>Lives lost (unit: people)</b>										
Wounded crew (unit: people)			7	4						
Missing crew (unit: people)										
Crew hostage (unit: people)										
Assaulted (unit: people)										
Ransom			1							
<b>Total number of incidents reported per area</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>163</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>1</b>		<b>2</b>		
<b>Total number of incidents reported</b>	<b>196</b>									

ANNEX 2

REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS  
WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY COMMITTED OR ATTEMPTED DURING 2009

	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	South America (A)	South America (P)	South America (C)	Arabian Sea	North Pacific	Caspian Sea
<b>Location of incident</b>										
In international waters	25		204	13		8				
In territorial waters	35	18	15	23	2	6		2		1
In port area	11	9	3	10	13	1	6		1	
<b>Status of ship when attacked</b>										
Steaming	31	2	206	17		3		2	1	
At anchor	36	23	7	25	14	10	4			
Not stated	4	2	9	4	1	2	2			1
<b>Number of persons involved in the attack</b>										
1-4 persons	20	5	13	7	9	1	5			
5-10 persons	30	6	61	18	3	7				
More than 10 persons	4	6	12	7						
Not stated	17	10	136	14	3	7	1	2	1	1
<b>Consequences to the crew</b>										
Actual violence against the crew	16	3	103	20	2	7				1
Threat of violence against the crew	12	9	10	6	3	1				
Ship missing	1			1						
Ship hijacked	4	1	48	3						
None/not stated	38	14	61	16	10	7	6	2	1	
<b>Weapons used by attackers</b>										
Guns	11		117	28	1	2				1
Knives	27	12	6	4	5	2	1			
Other	1	2	9	3						
None/not stated	32	13	90	11	9	11	5	2	1	
<b>Parts of ship raided</b>										
Master and crew accomodation	12		2	6		1				
Cargo area	2		1	2	1	4				1
Store rooms	19	23	5	14	8	9	4			
Engine room	4								1	
Not boarded	14	3	163	12	1	1		2		
Not stated	20	1	51	12	5		2			
Other										
<b>Lives lost (unit: people)</b>	1		4	2						1
Wounded crew (unit: people)	3		9	43		2				
Missing crew (unit: people)	7		2							
Crew hostage (unit: people)	52	1	668	23		2				
Assaulted (unit: people)	1		1							
Ransom			2							
<b>Total number of incidents reported per area</b>	<b>71</b>	<b>27</b>	<b>222</b>	<b>46</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total number of incidents reported</b>	<b>406</b>									

## REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS

### Annual report – 2010

1 In pursuance of the Maritime Safety Committee's instruction to the Secretariat to issue monthly reports of all incidents of piracy<sup>1</sup> and armed robbery against ships<sup>2</sup> reported to the Organization and, in addition, to issue, on a quarterly basis, composite reports accompanied by an analysis, on a regional basis, of the situation and an indication whether the frequency of incidents is increasing or decreasing and advising of any new feature or pattern of significance, the annex hereto provides, in the tabulated format agreed by the Committee, the summary of reports on incidents received between 1 January and 31 December 2010 including a distinction between acts of piracy and acts of armed robbery against ships and attempted attacks (annex 2). Further, and as instructed by the Committee (MSC 75/24, paragraph 18.41), the Secretariat has, since July 2002, started classifying separately any reported incidents of piracy and armed robbery **at sea** (international or territorial waters) *vis-à-vis* acts of armed robbery allegedly committed **in port areas**, as well as **attempted** acts of armed robbery.

2 At its sixty-sixth session in June 1996, the Committee further instructed the Secretariat to prepare, after March of every year, an annual summary of all acts of piracy and armed robbery against ships, which had occurred during the previous year and had been reported to the Organization, based on their actual date and time of occurrence.

---

<sup>1</sup> "Piracy" is defined in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (article 101) as follows:

"Piracy consists of any of the following acts:

- (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
  - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
  - (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph (a) or (b)."

<sup>2</sup> "Armed robbery against ships" is defined in the Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships (resolution A.1025(26), Annex, paragraph 2.2), as follows:

"Armed robbery against ships" means any of the following acts:

- (a) any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;
- (b) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above."

3 Pursuant to this request, the annexes hereto provide information on reports of piracy and armed robbery against ships received by the Secretariat since 1984, when relevant statistics started being compiled and, in particular, those which occurred in the course of 2010 as well as a regional analysis thereof.

4 At its eighty-fifth session in December 2008, the Committee also instructed the Secretariat, *inter alia*, to include in future issues of MSC.4 circulars additional and separate annexes listing incidents occurring in waters off the coast of Somalia.

5 The number of acts of piracy and armed robbery against ships, which were reported to the Organization to have occurred or to have been attempted in 2010, was 489, an increase of 83 (20.4%) over the figure for 2009.

6 From the information referred to above, it emerges that the areas most affected in 2010 were East Africa and the Far East, in particular the South China Sea, followed by the Indian Ocean, West Africa, South America and the Caribbean\*. The majority of incidents occurred off East Africa but as a result of the migration of the threat from Somalia-based pirates, the number of incidents in that area decreased from 222 to 172 while the number of attacks in the Indian Ocean increased from 27 in 2009 to 77 in 2010 and in the Arabian Sea 16 incidents were reported, compared with 2 incidents over the same period in 2009. A significant increase in incidents also occurred in the South China Sea where 134 reports were made to the Organization compared with the 77 incidents reported for 2009 out of which three occurred in the Malacca Strait. The number of reported acts of piracy and armed robbery increased from 36 to 40 in South America and the Caribbean whereas the number of incidents reported for West Africa remained almost the same with 47 incidents reported in 2010 compared with 46 reported in 2009. Two incidents were reported in the Persian Gulf and one in the Mediterranean Sea. Most of the attacks worldwide were reported to have occurred or to have been attempted in international waters, which is largely due to the steep increase in incidents off the coast of Somalia and in the Indian Ocean. However, for other regions the majority of incidents occurred in the territorial waters of the coastal States concerned while the ships were at anchor or berthed. In many of the reports received, the crews were violently attacked by groups of five to 10 people carrying knives or guns.

7 From the same information, it emerges that, during the period under review, with numbers for 2009 in brackets, two (8) crew members were killed and thirty (59) crew members were reportedly injured/assaulted. About one thousand and twenty-seven (746) crew members were reportedly taken hostage/kidnapped but no (9) crew members are missing. One (2) vessel is reportedly still unaccounted for, and fifty-seven ships (56) were reportedly hijacked.

8 The total number of incidents of piracy and armed robbery against ships, reported to have occurred or to have been attempted from 1984 to the end of December 2010, has risen to 5,716.

9 With regard to acts of piracy and armed robbery against ships reported to the Organization, information on acts of piracy and armed robbery against ships reported to the Organization to have occurred or to have been attempted during 2010 has been circulated by means of monthly reports (MSC.4/Circ.148, MSC.4/Circ.149, MSC.4/Circ.150, MSC.4/Circ.154, MSC.4/Circ.155, MSC.4/Circ.156, MSC.4/Circ.157, MSC.4/Circ.159, MSC.4/Circ.160, MSC.4/Circ.161, MSC.4/Circ.164 and MSC.4/Circ.165) and quarterly reports MSC.4/Circ.153, MSC.4/Circ.162, MSC.4/Circ.163 and MSC.4/Circ.166.

---

\*

As reported to MSC 76 (MSC 76/23, paragraph 16.2), the geographically large South American and Caribbean region has been sub-divided into three regions: South America (Atlantic), South America (Pacific) and the Caribbean. This change is reflected in all relevant reports issued as of 1 January 2003.



10 The annexes to this document provide a breakdown of the information referred to above as follows:

- .1 annex 1 provides a list of all acts reported to have occurred or to have been attempted in 2010 in chronological order of occurrence;
- .2 annex 2 provides a regional analysis of acts reported to have been allegedly committed or attempted during 2010;
- .3 annex 3 provides a graphical presentation by area, on an annual basis, of the acts reported to have been allegedly committed or attempted during 2010;
- .4 annex 4 provides a graphical presentation by area, on an annual basis, of reports received between 1984 and January 2011; and
- .5 annex 5 provides a list of all acts reported to have occurred or to have been attempted in waters off the coast of Somalia in 2010 in chronological order of occurrence.

\*\*\*

## ANNEX 2

**REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS  
WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY COMMITTED DURING 2010**

	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	South America (A)	South America (P)	South America (C)	Arabian Sea	Persian Gulf	Mediterrane an Sea
<b>Location of incident</b>										
In international waters	33	14	46	6				6		
In territorial waters	38	4	1	15						
In port area	38	21	1	16	17	14	3		2	1
<b>Status of ship when attacked</b>										
Steaming	40	12	36	13	1			4		
At anchor	50	18	1	19	14	10	2		2	1
Not stated	19	9	11	5	2	4	1	2		
<b>Number of persons involved in the attack</b>										
1-4 persons	30	8		11	5	9	1	1	2	
5-10 persons	42	7	2	12	5	3				
More than 10 persons	6	6	3	7						1
Not stated	31	18	43	7	7	2	2	5		
<b>Consequences to the crew</b>										
Actual violence against the crew	16	6	7	15	1	3			2	1
Threat of violence against the crew	36	9	1	6	6	4				
Ship missing			1		10					
Ship hijacked	5	10	36	2				4		
None/not stated	52	14	3	14		7	3	2		
<b>Weapons used by attackers</b>										
Guns	6	2	3	11		2		1		
Knives	55	17	1	14	3	8	1			
Other	3	2	2	2					2	
None/not stated	45	18	42	10	14	4	2	5		1
<b>Parts of ship raided</b>										
Master and crew accomodation	19		1	12		1			2	
Cargo area		2								
Store rooms	60	17	1	18	10	8	3	1		1
Engine room	5	1								
Not boarded										
Not stated	25	19	46	7	7	5		5		
Other										
<b>Lives lost (unit: people)</b>			2							
Wounded crew (unit: people)	3	1	4	6		1				
Missing crew (unit: people)										
Crew hostage (unit: people)	27	222	629	42		1		103	3	
Assaulted (unit: people)			26	4						
Ransom										
<b>Total number of incidents reported per area</b>	<b>109</b>	<b>39</b>	<b>48</b>	<b>37</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Total number of incidents reported</b>	<b>276</b>									

ANNEX 2

REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS  
WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY ATTEMPTED DURING 2010

	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	South America (A)	South America (P)	South America (C)	Arabian Sea	Persian Gulf	Mediterranean Sea
<b>Location of incident</b>										
In international waters	17	36	122	4				10		
In territorial waters	5		1	4			1			
In port area	3	2	1	2	3	1	1			
<b>Status of ship when attacked</b>										
Steaming	20	36	113	7				10		
At anchor	4	1	3	2	3	1	2			
Not stated	1	1	8	1						
<b>Number of persons involved in the attack</b>										
1-4 persons	5	5	10	3	2			1		
5-10 persons	4	12	27	2		1	1	2		
More than 10 persons	1	1	14	3	1			1		
Not stated	15	20	73	2			1	6		
<b>Consequences to the crew</b>										
Actual violence against the crew	2	25	61	7				3		
Threat of violence against the crew	6	6	31	1		1				
Ship missing		1								
Ship hijacked										
None/not stated	17	6	32	2	3		2	7		
<b>Weapons used by attackers</b>										
Guns		6	44	5	1			5		
Knives						1	1			
Other		11	16							
None/not stated	25	21	64	5	2		1	5		
<b>Parts of ship raided</b>										
Master and crew accomodation										
Cargo area										
Store rooms										
Engine room										
Not boarded	25	37	124	5	3	1	2	10		
Not stated										
Other		1								
<b>Lives lost (unit: people)</b>										
Wounded crew (unit: people)		1	10	1						
Missing crew (unit: people)										
Crew hostage (unit: people)										
Assaulted (unit: people)										
Ransom										
<b>Total number of incidents reported per area</b>	<b>25</b>	<b>38</b>	<b>124</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>10</b>		
<b>Total number of incidents reported</b>	<b>213</b>									

ANNEX 2

REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS  
WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY COMMITTED OR ATTEMPTED DURING 2010

	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	South America (A)	South America (P)	South America (C)	Arabian Sea	Persian Gulf	Mediterranean Sea
<b>Location of incident</b>										
In international waters (294 )	50	50	168	10				16		
In territorial waters ( 69)	43	4	2	19			1			
In port area (126)	41	23	2	18	20	15	4		2	1
<b>Status of ship when attacked</b>										
Steaming (292)	60	48	149	20	1			14		
At anchor (133)	54	19	4	21	17	11	4		2	1
Not stated (64)	20	10	19	6	2	4	1	2		
<b>Number of persons involved in the attack</b>										
1-4 persons (93)	35	13	10	14	7	9	1	2	2	
5-10 persons (120)	46	19	29	14	5	4	1	2		
More than 10 persons (44)	7	7	17	10	1			1		1
Not stated (232)	46	38	116	9	7	2	3	11		
<b>Consequences to the crew</b>										
Actual violence against the crew	18	31	68	22	1	3		3	2	1
Threat of violence against the crew	42	15	32	7	6	5				
Ship missing		1	1		10					
Ship hijacked (57)	5	10	36	2				4		
None/not stated	69	20	35	16	3	7	5	9		
<b>Weapons used by attackers</b>										
Guns (86)	6	8	47	16	1	2		6		
Knives (101)	55	17	1	14	3	9	2			
Other (38)	3	13	18	2					2	
None/Not stated (264)	70	39	106	15	16	4	3	10		1
<b>Parts of ship raided</b>										
Master and crew accomodation	19		1	12		1			2	
Cargo area		2								
Store rooms	60	17	1	18	10	8	3	1		1
Engine room	5	1								
Not boarded	25	37	124	5	3	1	2	10		
Not stated	25	19	46	7	7	5		5		
Other		1								
<b>Lives lost (unit: people) (2)</b>			2							
Wounded crew (unit: people) (27)	3	2	14	7		1				
Missing crew (unit: people) (0)										
Crew hostage (unit: people) (1027)	27	222	629	42		1		103	3	
Assaulted (unit: people) (30)			26	4						
Ransom										
<b>Total number of incidents reported per area</b>	<b>134</b>	<b>77</b>	<b>172</b>	<b>47</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Total number of incidents reported</b>	<b>489</b>									

---

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.4/Circ.180  
1 March 2012

## **REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS**

### **Annual Report – 2011**

1 In pursuance of the Maritime Safety Committee's instruction to the Secretariat to issue monthly reports of all incidents of piracy<sup>1</sup> and armed robbery against ships<sup>2</sup> reported to the Organization and, in addition, to issue composite reports accompanied by an analysis, on a regional basis, of the situation and an indication whether the frequency of incidents is increasing or decreasing and advising of any new feature or pattern of significance, the annex hereto provides, in the tabulated format agreed by the Committee, the summary of reports on incidents received between 1 January and 31 December 2011 including a distinction between acts of piracy and acts of armed robbery against ships and attempted attacks (annex 2). Further, and as instructed by the Committee (MSC 75/24, paragraph 18.41), the Secretariat has, since July 2002, started classifying separately any reported incidents of piracy and armed robbery **at sea** (international or territorial waters) vis-à-vis acts of armed robbery allegedly committed in port areas, as well as attempted acts of armed robbery.

---

<sup>1</sup> "Piracy" is defined in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (article 101) as follows:

"Piracy consists of any of the following acts:

- (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
  - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
  - (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)."

<sup>2</sup> "Armed robbery" against ships is defined in the Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships (resolution A.1025(26), annex, paragraph 2.2), as follows:

"Armed robbery against ships means any of the following acts:

- (a) any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;
- (b) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above."

2 At its sixty-sixth session in June 1996, the Committee further instructed the Secretariat to prepare, after March of every year, an annual summary of all acts of piracy and armed robbery against ships, which had occurred during the previous year and had been reported to the Organization, based on their actual date and time of occurrence.

3 Pursuant to this request, the annexes hereto provide information on reports of piracy and armed robbery against ships received by the Secretariat since 1984, when relevant statistics started being compiled and, in particular, those which occurred in the course of 2011 as well as a regional analysis thereof.

4 At its eighty-fifth session in December 2008, the Committee also instructed the Secretariat, *inter alia*, to include in future issues of MSC.4 circulars additional and separate annexes listing incidents occurring in waters off the coast of Somalia.

5 The number of acts of piracy and armed robbery against ships, which were reported to the Organization to have occurred or to have been attempted in 2011, was 544, an increase of 55 (11.3%) over the figure for 2010.

6 From the information referred to above, it emerges that the areas most affected in 2011, as in 2010, were East Africa and the Far East, in particular the South China Sea, followed by the Indian Ocean, West Africa, South America and the Caribbean<sup>3</sup>. The majority of incidents occurred off East Africa and have increased from 172 in 2010 to 223 in 2011, thus returning to the same level as in 2009 (222 incidents). As a consequence of the deployment of motherships by Somali pirates and the increased range of their operation, the number of incidents occurring in the Arabian Sea increased from 16 in 2010 to 28 in 2011. However, the number of incidents in the Indian Ocean decreased from 77 to 63 in 2011. Despite the high number of Somalia-based piracy attacks, the success rate has been significantly reduced. Somali pirates attacked 172 ships in 2010 and hijacked 50 of them (success ratio: 29%) while in 2011 out of 286 attacks (see annex 5) only 33 resulted in the ship being hijacked (success ratio 11.5%).

7 A significantly high number of attacks again occurred in the South China Sea where 113 reports were made to the Organization compared with the 134 incidents reported for 2010. Incidents reported for the Malacca Strait rose considerably from three incidents reported in 2010 to 22 incidents reported for 2011<sup>4</sup>. The number of reported acts of piracy and armed robbery decreased from 40 to 29 in South America and the Caribbean whereas the number of incidents reported for West Africa increased to 61 incidents reported for 2011, up from 47 reported in 2010. Two incidents were reported in the Mediterranean Sea, and two in the North Atlantic Ocean. More than 60 per cent of the attacks worldwide were reported to have occurred or to have been attempted in international waters, which is largely due to the continuous activity of Somali pirates off the coast of Somalia and in the Indian Ocean and the Arabian Sea. However, for other regions the majority of incidents occurred in the territorial waters of the coastal States concerned while the ships were at anchor or berthed. In many of the reports received, the crews were violently attacked by groups of five to 10 people carrying knives or guns.

---

<sup>3</sup> As reported to MSC 76 (MSC 76/23, paragraph 16.2), the geographically large South American and Caribbean region has been subdivided into three regions: South America (Atlantic), South America (Pacific) and the Caribbean. This change is reflected in all relevant reports issued as of 1 January 2003.

<sup>4</sup> Incidents occurring in the Strait of Singapore are included.

8 From the same information, it emerges that, during the period under review seven crew members were killed, as compared to 2010, which saw two casualties. About 569 crew members were reportedly taken hostage/kidnapped, as compared to 1,027 in 2010 and no crew members missing. Worldwide, 50 ships were reportedly hijacked, as compared to 57 in 2010.

9 The total number of incidents of piracy and armed robbery against ships, reported to have occurred or to have been attempted from 1984 to the end of December 2011, has risen to 6,260.

10 With regard to acts of piracy and armed robbery against ships reported to the Organization, information on acts of piracy and armed robbery against ships reported to the Organization to have occurred or to have been attempted during 2011 has been circulated by means of monthly reports (MSC.4/Circ.167, MSC.4/Circ.168, MSC.4/Circ.170, MSC.4/Circ.171, MSC.4/Circ.172, MSC.4/Circ.173, MSC.4/Circ.174, MSC.4/Circ.175, MSC.4/Circ.176, MSC.4/Circ.177, MSC.4/Circ.178 and MSC.4/Circ.179).

11 The annexes to this document provide a breakdown of the information referred to above as follows:

- .1 annex 1 provides a list of all acts reported to have occurred or to have been attempted in 2011 in chronological order of occurrence;
- .2 annex 2 provides a regional analysis of acts reported to have been allegedly committed or attempted during 2011;
- .3 annex 3 provides a graphical presentation by area, on an annual basis, of the acts reported to have been allegedly committed or attempted during 2011;
- .4 annex 4 provides a graphical presentation by area, on an annual basis, of reports received between 1984 and 1 January 2012; and
- .5 annex 5 provides a list of all acts reported to have occurred or to have been attempted in waters off the coast of Somalia in 2011 in chronological order of occurrence.

\*\*\*

**ANNEX 2**  
**REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS**  
**WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY ATTEMPTED DURING 2011**

	Arabian Sea	East Africa	Indian Ocean	Malacca Strait	South America (A)	South America (C)	South America (P)	South China Sea	West Africa
<b>Location of incident</b>									
In international waters	23	168	38				1	7	9
In territorial waters		8	1	1	1		1	2	5
In port area					3	1		2	3
<b>Status of ship when attacked</b>									
Steaming	23	172	38	1	2		1	9	9
At anchor					2	1	1	2	7
Not stated		4	1						1
<b>Number of persons involved in the attack</b>									
1-4 persons	1	13	1	1	2	1			1
5-10 persons	7	49	10		2			5	4
More than 10 persons	2	18	5						2
Not stated	13	96	23				2	6	10
<b>Consequences to the crew</b>									
Actual violence against the crew	3	80	13		1			1	
Threat of violence against the crew	8	75	15			1	1	4	9
Ship missing									3
Ship hijacked									
None/not stated	12	21	11	1	3		1	6	5
<b>Weapons used by attackers</b>									
Guns	5	27	5						1
Knives					1			2	
Other	7	28	9				1		1
None/not stated	11	121	25	1	3	1	1	9	15
<b>Parts of ship raided</b>									
Master and crew accommodation									
Cargo area									
Store rooms									
Engine room									
Not boarded									
Not stated									
Other									
<b>Lives lost (unit: people)</b>									
Wounded crew (unit: people)									
Missing crew (unit: people)									
Crew hostage (unit: people)									
Assaulted (unit: people)									
Ransom									
<b>Total number of incidents reported per area</b>	<b>23</b>	<b>176</b>	<b>39</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>17</b>
<b>Total number of incidents reported</b>	<b>274</b>								



**ANNEX 2  
REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS  
WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY COMMITTED DURING 2011**

	Arabian Sea	China Sea	East Africa	Indian Ocean	Malacca Strait	Mediterranean Sea	N. Atlantic Ocean	South America (A)	South America (C)	South America (P)	South China Sea	West Africa
<b>Location of incident</b>												
In international waters	5		41	4	5	1					18	10
In territorial waters			2	10	14	1	2			5	40	15
In port area		1	4	10	2			8	3	6	44	19
<b>Status of ship when attacked</b>												
Steaming	4		39	3	9	1				2	33	10
At anchor		1	5	17	8	1	2	8	2	7	58	28
Not stated	1		3	3	4				1	2	11	6
<b>Number of persons involved in the attack</b>												
1-4 persons			4	4	9	1	2	3	1	4	28	8
5-10 persons			10	10	5			1		3	32	12
More than 10 persons			4	3	1			1		2	5	4
Not stated	5	1	29	7	6	1		3	2	3	37	20
<b>Consequences to the crew</b>												
Actual violence against the crew	1		8	1	2			3		1	11	15
Threat of violence against the crew			8	6	9	1		2	1	4	35	7
Ship missing												
Ship hijacked	4		26	3	2	1					6	8
None/not stated		1	5	14	8		2	3	2	6	50	14
<b>Weapons used by attackers</b>												
Guns	2		3		2					2	5	9
Knives			1	4	9	1		3		3	37	5
Other			8	3							4	1
None/not stated	3	1	35	17	10	1	2	5	3	6	56	29
<b>Parts of ship raided</b>												
Master and crew accommodation					2			1			19	14
Cargo area					2		1			4	1	1
Store rooms			4	13	6	1		3	3	7	39	12
Engine room					1						4	
Not boarded												
Not stated	5	1	43	11	10	1	1	4			39	17
Other												
<b>Lives lost (unit: people)</b>	4			3								
Wounded crew (unit: people)					1							2
Missing crew (unit: people)												
Crew hostage (unit: people)	66		372	38	9						16	68
Assaulted (unit: people)					2						1	
Ransom												
<b>Total number of incidents reported per area</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>47</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>102</b>	<b>44</b>
<b>Total number of incidents reported</b>	<b>270</b>											