

**PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA DALAM PENCEGAHAN  
PEROMPAKAN DI PERAIRAN INDONESIA**

**Nuzul Maulana R**

Program Studi Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum  
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya  
[vimalra95@gmail.com](mailto:vimalra95@gmail.com)

**Tomy Michael**

Program Studi Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum  
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya  
[tomy@untag-sby.ac.id](mailto:tomy@untag-sby.ac.id)

**ABSTRAK**

Kejahatan perompakan (piracy) di laut lepas telah lama diakui sebagai *hostis humani generis* (musuh seluruh umat manusia), yang memberikan kewenangan kepada setiap negara untuk menangkap dan menyita kapal perompak di luar yurisdiksi negara manapun, sesuai dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 Pasal 105. Meskipun kewenangan penegakan hukum ini bersifat universal, pelaksanaannya tunduk pada batas-batas hukum internasional. Jurnal ini menganalisis secara mendalam kerangka hukum yang mengatur kewenangan penyitaan dan menyoroti ketentuan krusial mengenai tanggung jawab negara penyita. Fokus utama diletakkan pada Pasal 106 UNCLOS 1982, yang secara eksplisit mengatur tanggung jawab negara penyita atas kerugian atau kerusakan yang timbul akibat penyitaan yang dilakukan tanpa alasan yang memadai (*without adequate grounds*). Analisis ini bertujuan untuk mengidentifikasi keseimbangan antara kebutuhan untuk memberantas perompakan dan kewajiban negara untuk menghormati kedaulatan negara bendera serta hak-hak pemilik kapal yang sah di bawah rezim tanggung jawab negara.

**Kata Kunci:** *Perompakan Laut, Yurisdiksi Universal, Penyitaan Kapal, Tanggung Jawab Negara, UNCLOS 1982.*

**ABSTRACT**

Piracy on the high seas has long been recognized as *hostis humani generis* (an enemy of all mankind), which grants authority to every state to seize and confiscate pirate ships outside the jurisdiction of any state, in accordance with Article 105 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Although this law enforcement authority is universal, its execution is subject to the limitations of international law. This journal deeply analyzes the legal framework governing the authority to seize and highlights crucial provisions regarding the responsibility of the seizing state. The main focus is placed on Article 106 of UNCLOS 1982, which explicitly regulates the responsibility of the seizing state for loss or damage arising from a seizure carried out without adequate grounds. This analysis aims to

identify the balance between the need to eradicate piracy and the state's obligation to respect the sovereignty of the flag state and the rights of legitimate ship owners under the regime of state responsibility.

**Keywords:** *Piracy on the High Seas, Universal Jurisdiction, Ship Seizure, State Responsibility, UNCLOS 1982*

## **A. PENDAHULUAN**

Indonesia menempati posisi geografis yang unik dan tak tertandingi di kancan global, berdiri sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak persis di persimpangan dua samudra besar, Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, serta dua benua utama, Asia dan Australia. Keberadaan geografis ini secara inheren menjadikan Indonesia sebagai kunci bagi rantai pasokan global dan arteri vital bagi perdagangan internasional. Laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia mencakup tiga Chokepoints (titik kemacetan) maritim terpenting di dunia—Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok—yang berfungsi sebagai jalur transit utama bagi sekitar 40% dari total perdagangan laut dunia. Lebih dari 90% perdagangan global diangkut melalui laut, dan sebagian besar dari kapal-kapal ini harus melintasi perairan Indonesia atau di sekitarnya. Kapal-kapal ini membawa komoditas energi krusial, seperti minyak mentah dan gas alam cair (LNG), dan barang manufaktur bernilai tinggi, yang menghubungkan pusat-pusat ekonomi di Asia Timur (Tiongkok, Jepang, Korea Selatan) dengan Eropa, Timur Tengah, dan Amerika Utara. Oleh karena itu, integritas, keamanan, dan kebebasan navigasi di perairan Indonesia tidak hanya relevan bagi kedaulatan nasional, tetapi merupakan prasyarat mutlak bagi stabilitas ekonomi dan keamanan global. Posisi ini, yang dikenal sebagai *Arc of Instability* sekaligus *Arc of Prosperity*, memberikan Indonesia kekuatan tawar-menawar yang luar biasa, namun pada saat yang sama, mengeksposnya pada kerentanan dan ancaman keamanan maritim yang multidimensi, salah satunya yang paling mendesak dan kronis adalah perompakan regional (Hermawan dan Michael, 2024).

Perompakan regional, yang berbeda dari perompakan historis di Karibia, merupakan kejahatan yang terfokus pada jalur pelayaran komersial spesifik di dalam atau di dekat perairan teritorial negara-negara Asia Tenggara. Ancaman ini secara langsung memanfaatkan posisi strategis Indonesia, beroperasi di celah-celah *governance* yang diciptakan oleh jalur laut yang padat, perbatasan laut yang sulit dijaga, dan banyaknya pulau serta teluk yang berfungsi sebagai tempat persembunyian yang ideal. Selat Malaka adalah episentrum historis dan kontemporer dari aktivitas perompakan dan perampokan bersenjata. Jalur sepanjang 900 km ini, sempit dan dangkal di beberapa titik, memaksa ribuan kapal kargo dan tanker minyak untuk bergerak perlahan, menjadikannya target yang rentan. Meskipun upaya kolaboratif oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura telah menurunkan angka serangan secara signifikan sejak puncaknya pada awal tahun 2000-an, risiko tersebut tidak pernah hilang sepenuhnya; ia hanya bermutasi. Perompak modern di wilayah ini telah berevolusi dari sekadar penyerang oportunistik menjadi sindikat kejahatan transnasional yang terorganisir, yang sering berfokus pada pencurian kargo spesifik—terutama pencurian minyak mentah atau

produk olahan dari kapal tanker kecil dan menengah (*hijacking for cargo*). Taktik ini menuntut koordinasi, intelijen, dan infrastruktur logistik yang memungkinkan mereka memindahkan kargo curian ke pasar gelap, menunjukkan tingkat ancaman yang lebih canggih dan merusak. Model operasional ini menyoroti bahwa perompakan di kawasan ini sekarang didorong oleh permintaan pasar gelap dan bukan sekadar kebutuhan bertahan hidup.

Ancaman perompakan regional ini secara langsung diterjemahkan menjadi risiko ekonomi yang substansial bagi Indonesia dan komunitas internasional. Dalam skala mikro, setiap serangan perompak menaikkan biaya asuransi maritim, khususnya premi *Kriegsrisiko* (asuransi risiko perang dan perompakan), yang harus ditanggung oleh perusahaan pelayaran yang transit melalui Selat Malaka. Peningkatan biaya operasional ini pada akhirnya diteruskan kepada konsumen global, menciptakan *cost-push inflation* yang mempengaruhi harga akhir komoditas dan barang manufaktur yang melewati jalur tersebut. Sebuah studi memperkirakan bahwa puncak perompakan di Malaka pada awal 2000-an meningkatkan biaya asuransi tahunan global sebesar ratusan juta dolar. Dampak yang lebih serius adalah pada reputasi Indonesia sebagai pengelola rute perdagangan yang aman. Tingginya insiden perompakan dapat memaksa perusahaan pelayaran internasional untuk mencari rute alternatif yang lebih panjang dan jauh lebih mahal, seperti melalui Selat Lombok atau bahkan rute yang jauh memutar. Meskipun saat ini Malaka tetap menjadi rute utama karena efisiensinya, potensi pengalihan rute ini merupakan ancaman ekonomi strategis bagi Indonesia, yang akan kehilangan pendapatan dari layanan pelabuhan, pandu, dan logistik terkait. Selain itu, perompakan juga mengganggu industri perikanan lokal, menciptakan ketidakamanan bagi nelayan tradisional, dan merusak ekosistem pesisir karena operasi ilegal yang menyertai aktivitas kriminal maritim ini, termasuk penggunaan bom ikan dan praktik penangkapan ikan ilegal yang meluas di perairan yang kurang dipatrol.

Dari perspektif keamanan, perompakan regional menimbulkan ancaman yang bersifat hibrida dan non-tradisional, yang melampaui sekadar pencurian properti. Perompakan yang berkelanjutan merusak kedaulatan maritim Indonesia, karena ia secara efektif mendikte sejauh mana penegakan hukum domestik dapat diandalkan oleh komunitas internasional. Ada juga kekhawatiran yang terus-menerus mengenai koneksi antara sindikat perompakan dan kelompok terorisme regional. Meskipun hubungan langsung yang berkelanjutan dan operasional jarang terbukti—perompakan sebagian besar dimotivasi oleh keuntungan finansial murni—potensi kelompok teroris, seperti Jemaah Islamiyah (JI) atau faksi-faksi yang berafiliasi, untuk mendanai operasi mereka melalui perompakan bersenjata atau bahkan menggunakan kapal yang dibajak sebagai *floating bombs* dalam serangan di pelabuhan sangat mengkhawatirkan. Skenario terburuk seperti itu, meskipun probabilitasnya rendah, memiliki potensi dampak katastrofik pada ekonomi global, memaksa Indonesia dan negara-negara tetangga untuk mempertahankan tingkat kesiapan keamanan yang tinggi dan mahal. Lebih lanjut, perompakan dan perampokan bersenjata seringkali menjadi pintu masuk bagi masalah keamanan regional lainnya, seperti penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (IUUF). Kapal-kapal patroli yang seharusnya memantau IUUF seringkali dialihkan untuk menanggapi insiden perompakan,

memungkinkan kapal penangkap ikan ilegal beroperasi tanpa hambatan. Perompakan juga terkait erat dengan perdagangan manusia dan penyelundupan narkoba, karena jaringan kriminal yang sama yang memfasilitasi pencurian kargo juga sering terlibat dalam kegiatan ilegal lainnya, mengeksploitasi perbatasan laut yang longgar (Agustina, 2019).

Untuk mengatasi tantangan keamanan yang berakar pada posisi strategisnya, Indonesia telah mengadopsi konsep Poros Maritim Dunia (PMD), sebuah visi ambisius yang dicanangkan untuk menjadikan Indonesia sebagai kekuatan maritim yang berdaulat, maju, mandiri, dan mampu memberikan kontribusi bagi perdamaian dunia. PMD secara eksplisit mengakui bahwa keamanan maritim, termasuk penanggulangan perompakan, adalah fondasi penting untuk mencapai kesejahteraan ekonomi. Upaya PMD berfokus pada lima pilar: (1) Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; (2) Pengelolaan sumber daya laut; (3) Pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim; (4) Diplomasi maritim; dan, yang paling relevan, (5) Penguatan pertahanan dan keamanan maritim. Melalui PMD, Indonesia berupaya meningkatkan kesadaran domain maritim (MDA)—kemampuan untuk mengetahui apa yang terjadi di perairan sendiri secara real-time—melalui investasi dalam teknologi pengawasan canggih, seperti radar dan drone maritim. Selain itu, Indonesia telah menunjukkan komitmen yang kuat untuk bekerja sama secara regional melalui inisiatif seperti MALSINDO (kerja sama patroli maritim Indonesia, Malaysia, dan Singapura) dan menjadi pendukung aktif ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia). Kerangka kerja regional ini telah menghasilkan peningkatan signifikan dalam berbagi informasi intelijen, patroli terkoordinasi, dan respons cepat terhadap insiden, yang merupakan kunci untuk menekan serangan di Malaka.

Meskipun kemajuan telah dicapai, tantangan dalam mempertahankan keamanan maritim di kepulauan seluas Indonesia tetaplah monumental. Dengan garis pantai yang membentang lebih dari 54.716 kilometer dan lebih dari 17.000 pulau, upaya penegakan hukum maritim membutuhkan investasi besar-besaran yang berkelanjutan dalam infrastruktur, kapal patroli yang cepat dan handal, serta pelatihan sumber daya manusia yang memadai. Selain masalah teknis ini, tantangan terbesar mungkin adalah mengatasi akar penyebab sosio-ekonomi perompakan. Sebagaimana sejarah menunjukkan di Karibia, perompakan seringkali merupakan pilihan terakhir bagi masyarakat pesisir yang miskin, yang kekurangan peluang ekonomi yang sah. Oleh karena itu, strategi penanggulangan perompakan yang paling efektif harus menggabungkan kekuatan militer dan penegakan hukum dengan program pembangunan pesisir yang bertujuan untuk menciptakan lapangan kerja, meningkatkan pendidikan, dan menawarkan alternatif yang berkelanjutan bagi individu yang mungkin tergoda untuk bergabung dengan sindikat perompakan. Hal ini mencerminkan pendekatan komprehensif yang melihat perompakan bukan hanya sebagai masalah keamanan, tetapi juga sebagai masalah pembangunan (Michael, 2025).

Secara keseluruhan, posisi strategis Indonesia adalah pedang bermata dua: ia menawarkan potensi ekonomi dan geopolitik yang tak terbatas, menjadikannya penghubung yang tak tergantikan dalam sistem global, tetapi pada saat yang sama,

ia memikul beban yang sangat besar untuk menjamin keamanan rute maritim yang kritis ini. Perompakan regional adalah manifestasi paling jelas dari risiko yang datang bersamaan dengan berkah geografis ini, bertindak sebagai pengingat konstan bahwa ancaman di laut lepas adalah cerminan langsung dari kerapuhan dan ketidakadilan yang berakar di darat. Oleh karena itu, bagi Indonesia, memerangi perompakan bukan hanya masalah penegakan hukum, melainkan sebuah mandat strategis nasional untuk melindungi kedaulatan, menjaga stabilitas ekonomi global, dan mengamankan visi jangka panjangnya sebagai Poros Maritim Dunia. Memahami kerentanan yang diciptakan oleh jalur perompakan regional, serta risiko ekonomi dan keamanan yang menyertainya, adalah langkah pertama yang krusial menuju pengembangan strategi maritim nasional dan regional yang tangguh dan efektif, memastikan bahwa potensi Indonesia sebagai kekuatan maritim benar-benar terealisasi.

## **B. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, yang utamanya berfokus pada kajian terhadap peraturan perundang-undangan. Proses penelitian ini dimulai dengan menelusuri aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, serta doktrin-doktrin hukum yang relevan untuk menjawab isu hukum yang muncul, dengan tujuan untuk menghasilkan argumentasi baru yang dapat digunakan sebagai panduan dalam menyelesaikan permasalahan. Dalam ranah dogmatika hukum, penelitian ini melibatkan analisis terhadap identifikasi dan kajian hukum positif, khususnya undang-undang.

### **Sumber Data**

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif melalui metode study documenter, yakni teknik pengumpulan data yang berfokus pada penelaahan sistematis terhadap dokumen-dokumen tertulis yang relevan. Pendekatan ini bertujuan untuk memperoleh data sekunder yang mendukung analisis atas data primer yang sedang diselediki. Sumber data utama dalam penelitian ini mencakup berbagai dokumen hukum yang memiliki kekuatan mengikat, antara lain undang-undang, peraturan pemerintah, serta putusan pengadilan yang berkaitan langsung dengan pokok permasalahan.

Penelitian ini juga mengkaji teori-teori hukum dan literatur ilmiah yang relevan sebagai bagian integral dari sumber data sekunder. Karya ilmiah, hasil penelitian terdahulu, serta dokumen akademik lainnya digunakan untuk memperkuat kerangka konseptual dan analisis normatif. Penelitian ini turut memanfaatkan sumber data tersier, seperti kamus hukum, ensiklopedia, serta artikel dalam media massa yang memiliki nilai informatif untuk memperluas sudut pandang terhadap isu yang dikaji. Dengan demikian, penelitian ini berupaya menyajikan analisis hukum yang mendalam terhadap peraturan dan praktik yang berlaku, serta merumuskan rekomendasi normatif untuk mendorong penguatan perlindungan hukum yang sesuai dengan prinsip hak asasi manusia.

### **C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Pengaturan Hukum Terkait Pencegahan Perompakan di Indonesia**

Pengaturan hukum terkait pencegahan perompakan di Indonesia dibangun melalui kombinasi regulasi nasional, kewenangan aparat penegak hukum di laut, dan komitmen terhadap instrumen hukum internasional. Kerangka dasarnya terdapat dalam UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, serta berbagai peraturan turunannya. Indonesia juga merujuk pada ketentuan internasional seperti United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, terutama Pasal 100 hingga 107 yang mengatur definisi dan kewajiban negara dalam memberantas perompakan. Dalam konteks nasional, regulasi ini diterjemahkan menjadi sistem pembagian peran dan kewenangan antar lembaga guna memastikan keamanan laut yang sinkron dan tidak tumpang tindih.

Pencegahan perompakan di area yurisdiksi Indonesia tidak dapat disamakan sepenuhnya dengan definisi piracy dalam UNCLOS, karena sebagian besar kejadian terjadi di perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial. Oleh karena itu, tindakan tersebut lebih tepat dikualifikasikan sebagai “perampokan bersenjata terhadap kapal” yang penindakannya masuk wilayah hukum nasional. UU Pelayaran mengatur aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk kewajiban nakhoda dan pemilik kapal untuk melaporkan dan bekerja sama dengan penegak hukum. Penanganan tindak pidana kekerasan, perampokan, atau penyanderaan di laut diproses menggunakan KUHP dan undang-undang pidana terkait lainnya, misalnya UU Darurat untuk kasus senjata api.

Dalam operasional pencegahan, Indonesia menganut sistem multi-agency yang mengandalkan koordinasi antara TNI AL, Bakamla, Polairud, dan KPLP. UU Kelautan menegaskan Bakamla sebagai lembaga yang menjalankan fungsi patroli keamanan dan keselamatan laut secara terintegrasi, sementara TNI AL tetap memegang kendali penuh atas operasi pertahanan. Polairud bertanggung jawab pada penegakan hukum pidana umum di wilayah laut, sedangkan KPLP melindungi keselamatan pelayaran dan penegakan aturan administratif. Pembagian kewenangan ini menjadi landasan formal pencegahan perompakan, meskipun dalam praktiknya tantangan koordinasi masih muncul akibat overlap mandat historis antar lembaga.

Selain kerangka normatif dan kelembagaan, pencegahan perompakan juga didukung oleh kebijakan strategis seperti pembangunan Maritime Security Threat Assessment, peningkatan teknologi pengawasan seperti radar dan AIS, serta kerja sama regional melalui ReCAAP, ASEAN, dan patroli bersama di Selat Malaka dan Selat Singapura. Pendekatan ini mencerminkan bahwa pencegahan perompakan tidak bisa bertumpu pada penegakan hukum semata, tetapi memerlukan integrasi kebijakan keamanan maritim, diplomasi, dan pembangunan kapasitas nasional. Dengan demikian, pengaturan hukum Indonesia berfungsi sebagai fondasi yang menghubungkan kewajiban internasional, kewenangan nasional, dan mekanisme operasional pencegahan ancaman perompakan di wilayah maritim yang strategis (Darayani, 2021).

Pembagian kewenangan maritim dalam aturan nasional Indonesia menunjukkan bahwa tugas menjaga keamanan laut belum diatur melalui satu

komando terpadu. Setiap lembaga memiliki mandat berdasarkan undang-undang sektoral yang berbeda, yang pada satu sisi memberikan landasan hukum, namun di sisi lain menciptakan fragmentasi kewenangan. Bakamla memperoleh legitimasi melalui UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang menetapkan sebagai institusi yang melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia. Meskipun demikian, kewenangan Bakamla tidak sepenuhnya komprehensif karena tidak diberi mandat penyidikan, sehingga ketika terjadi pelanggaran, Bakamla harus menyerahkan proses hukum kepada lembaga lain. Keterbatasan ini membuat peran Bakamla sebagai coast guard tidak berjalan optimal dan sering menimbulkan kebingungan dalam praktik karena mandatnya bertumpuk dengan lembaga lain yang melakukan fungsi serupa.

TNI Angkatan Laut memegang posisi strategis karena undang-undang pertahanan dan keamanan memberikan kewenangan untuk menjaga kedaulatan negara, mengamankan wilayah laut, serta menindak kejahatan yang mengancam keamanan nasional. Dalam praktiknya, TNI AL sering menjadi aktor dominan dalam penegakan hukum maritim, terutama terhadap kejahatan transnasional atau ancaman yang terkait kedaulatan. Namun posisi ini tidak menjadikan TNI AL sebagai lembaga tunggal yang mengatur keamanan laut, karena secara hukum tugas penegakan hukum sipil pada bidang tertentu tetap berada pada lembaga lain. Hal ini menghasilkan situasi di mana TNI AL berperan kuat tetapi tidak eksklusif, sehingga kolaborasi dengan instansi non-militer menjadi kebutuhan mutlak.

Polairud (Polisi Perairan dan Udara) menjalankan fungsi kepolisian di wilayah perairan Indonesia dengan mandat penyidikan atas tindak pidana umum maupun khusus yang terjadi di laut. Berdasarkan kewenangan penyidik Polri, Polairud memegang fungsi penegakan hukum penuh, termasuk proses penyidikan yang tidak dimiliki Bakamla. Kewenangan ini menjadikan Polairud sebagai institusi yang sangat penting dalam tindak pidana maritim, tetapi keberadaannya menciptakan area tumpang tindih dengan Bakamla maupun KPLP, terutama ketika menyangkut pemeriksaan kapal, patroli, atau penindakan awal terhadap dugaan tindak pidana.

KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai) mengemban wewenang dari UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Peran KPLP bersifat sipil dan berfokus pada keselamatan, keamanan pelayaran, serta penegakan ketertiban dalam kegiatan pelayaran. KPLP dapat melakukan patroli, penghentian kapal, pemeriksaan dokumen, hingga melakukan penyidikan terhadap pelanggaran di bidang pelayaran. Namun mandat ini memiliki irisan signifikan dengan mandat Bakamla dan Polairud, terutama dalam konteks pemeriksaan dan tindakan terhadap kapal. Situasi ini menguatkan kesan bahwa sistem penegakan hukum laut Indonesia berjalan melalui rezim multi-institusi tanpa batas komando tunggal.

Fragmentasi tersebut berdampak langsung terhadap efektivitas pencegahan perompakan di Indonesia. Tugas yang serupa antara Bakamla, TNI AL, Polairud, dan KPLP menyebabkan tumpang tindih patroli, duplikasi inspeksi kapal, dan ketidakefisienan penggunaan sumber daya. Koordinasi antar-lembaga menjadi tantangan utama, karena setiap institusi beroperasi berdasarkan regulasinya sendiri-sendiri tanpa satu kerangka komando yang mengikat. Dalam konteks pertanggungjawaban negara, struktur kewenangan seperti ini menunjukkan bahwa

Indonesia memiliki beban institusional yang harus diatasi melalui harmonisasi regulasi, penyederhanaan komando, dan pemberian kewenangan yang lebih jelas kepada satu lembaga utama agar pencegahan perompakan dapat dijalankan secara efektif dan terintegrasi (Aries dan Lukman, 2022).

Tumpang tindih kewenangan dan hambatan implementasi dalam pengaturan hukum pencegahan perompakan di Indonesia terutama bersumber dari desain multi-agency yang belum sepenuhnya terintegrasi. Pembagian fungsi antara TNI AL, Bakamla, Polairud, dan KPLP secara normatif tampak jelas, tetapi dalam praktik sering terjadi overlap domain operasi, mandat penegakan hukum, dan otoritas patroli di laut. Identifikasi berikut merangkum masalah struktural dan operasional yang paling relevan.

Tumpang tindih kewenangan muncul dari sejarah panjang sektor maritim yang berkembang secara sektoral. TNI AL memegang peran pertahanan tetapi juga memiliki kewenangan penegakan hukum tertentu di laut. Bakamla, melalui UU Kelautan, dirancang sebagai Indonesian Coast Guard yang menjalankan fungsi keamanan dan keselamatan laut secara terintegrasi, namun mandat ini masih berbenturan dengan Polairud yang menjalankan penegakan hukum pidana umum di laut serta KPLP yang menegakkan keselamatan pelayaran. Semua lembaga tersebut memiliki kewenangan patroli, penghentian kapal, pemeriksaan, dan tindakan penegakan administratif atau pidana, sehingga batas-batas operasional sering kabur, terutama di wilayah yang sensitif seperti Selat Malaka, ZEEI, dan jalur pelayaran padat (Agustina, 2019).

Hambatan implementasi juga dipengaruhi oleh ketidakpastian regulasi turunan. Walaupun UU Kelautan menegaskan Bakamla sebagai koordinator keamanan laut, tidak semua peraturan sektoral telah diharmonisasi untuk menghilangkan overlap yang dibiarkan historis. Banyak aturan teknis kementerian masih mempertahankan mandat lembaga pembina masing-masing, menyebabkan interpretasi berbeda di lapangan. Akibatnya, operasi gabungan sering memerlukan negosiasi informal, bukan protocol standardized command and control, yang membuat respons terhadap kasus perompakan kurang cepat dan tidak satu pintu.

Fragmentasi sistem komando menjadi hambatan kritis lain. Tidak ada unified maritime security operation center yang memiliki otoritas tunggal menentukan deployment antar lembaga. Sistem informasi pengawasan seperti radar, VTS, dan AIS masih tersebar di berbagai kementerian dan tidak seluruhnya terhubung. Kondisi ini menyebabkan deteksi dini dan tracking target berbahaya tidak selalu sinkron, sehingga penanganan potensi perompakan bergantung pada kanal koordinasi manual. Di sisi operasional, tumpang tindih kewenangan memperlambat tindakan di lapangan karena petugas sering berhati-hati memastikan kewenangan formil mereka untuk menghindari sengketa antarinstansi.

Ketidaksinkronan tersebut diperparah oleh hambatan sumber daya dan kemampuan. Tidak semua lembaga memiliki armada, sensor, serta logistik setara, sehingga satuan tertentu harus menangani lebih banyak tugas dibanding mandat regulasinya. Selain itu, pembangunan kapasitas personel dalam memahami hukum laut, yurisdiksi, dan prosedur inter-agency belum terstandarisasi. Tanpa interoperabilitas, bahkan aturan hukum yang baik tidak dapat bekerja efektif. Bagi pencegahan perompakan, yang membutuhkan deteksi cepat, komando terpadu, dan



respons presisi, fragmentasi ini menjadi faktor terbesar menurunkan efektivitas kebijakan.

Integrasi regulasi nasional dengan ketentuan internasional dalam pencegahan perompakan di Indonesia dibangun melalui penyerapan prinsip hukum laut internasional ke dalam struktur hukum nasional serta harmonisasi kewenangan penegak hukum maritim. Indonesia sebagai negara kepulauan dan pihak pada UNCLOS 1982 menyesuaikan norma internasional tersebut ke dalam perangkat perundang-undangan seperti UU Kelautan, UU Pelayaran, dan UU TNI. Integrasi ini penting karena perompakan (piracy) menurut UNCLOS dibedakan dari perampokan bersenjata di laut (armed robbery at sea), sehingga mekanisme penegakannya berbeda tergantung lokasi kejadian dan yurisdiksi negara.

Norma internasional memberikan fondasi definisi dan kewajiban negara. UNCLOS Pasal 100 hingga 107 menetapkan kewajiban semua negara untuk bekerja sama dalam memberantas perompakan, menetapkan universal jurisdiction untuk tindakan piracy di laut lepas, serta memberikan aturan penangkapan, penyitaan kapal, dan proses hukum terhadap pelaku. Indonesia mengadopsi prinsip-prinsip ini melalui penguatan kerangka yurisdiksi nasional dan penyediaan dasar hukum bagi aparat untuk melaksanakan tindakan penegakan hukum di wilayah laut tertentu. Meskipun universal jurisdiction tidak berlaku di wilayah perairan nasional, prinsip kerja sama internasional tetap relevan terutama di kawasan rawan seperti Selat Malaka dan Selat Singapura, di mana Indonesia terlibat dalam cooperative patrol, informasi intelijen maritim, serta mekanisme early warning regional.

Integrasi juga tercermin pada penyesuaian kelembagaan. Peran Bakamla sebagai Indonesian Coast Guard dibangun sejalan dengan praktik internasional yang menempatkan satu lembaga keamanan laut sebagai koordinator utama penegakan hukum non-militer. Di tingkat internasional, struktur coast guard banyak negara mengikuti prinsip interoperabilitas, komando terpadu, dan single agency approach. Indonesia menginternalisasi tren ini melalui UU Kelautan, meskipun implementasinya masih dalam tahap transisi karena kewenangan historis TNI AL, Polairud, dan KPLP. Tujuan harmonisasi ini adalah menyesuaikan praktik nasional dengan standar internasional dalam keamanan maritim, termasuk pencatatan kejadian, pengawasan perairan, dan prosedur intersepsi kapal.

Instrumen internasional non-mengikat juga berperan dalam integrasi. Code of Practice on Armed Robbery and Piracy against Ships IMO, Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), serta berbagai SOP patroli terkoordinasi memberi pedoman teknis yang kemudian dimasukkan ke kebijakan nasional. Indonesia mengadopsi standar tersebut dalam penyusunan pedoman operasi bersama, peningkatan sistem informasi maritim, serta pelatihan mitigasi ancaman kapal di wilayah rawan. Integrasi ini menempatkan Indonesia pada posisi yang konsisten dengan rezim keamanan maritim internasional sekaligus memperkuat legitimasi tindakan penegakan hukum di kawasan perairannya (Kurniaty *et al.*, 2021).

Integrasi regulasi nasional-internasional secara keseluruhan menciptakan kerangka respons yang kompatibel dengan kewajiban global, tanpa mengurangi kedaulatan yurisdiksi Indonesia sebagai negara kepulauan. Jika Anda memerlukan

matriks perbandingan antara UNCLOS dan regulasi nasional yang mengatur pencegahan perompakan, saya bisa susun dalam format tabel atau uraian analitis.

### **Pertanggungjawaban Negara dalam Perspektif Hukum Internasional dan Nasional**

Pertanggungjawaban negara dalam menangani perompakan berada pada persimpangan antara kewajiban internasional yang bersifat kolektif dan kewenangan nasional yang bersifat teritorial. Dalam hukum internasional, perompakan dianggap sebagai *hostis humani generis* atau kejahatan terhadap komunitas internasional. Karena itu, negara memiliki tanggung jawab tertentu yang tidak hanya terkait yurisdiksi, tetapi juga kewajiban aktif untuk bekerja sama memberantasnya. Dalam hukum nasional, tanggung jawab negara diwujudkan melalui kewenangan penegakan hukum, perlindungan pelayaran, dan penyediaan perangkat regulasi serta institusi yang memadai untuk mencegah dan menindak kejadian di wilayah yurisdiksinya.

Dalam perspektif hukum internasional, UNCLOS 1982 menyediakan dasar pertanggungjawaban negara atas dua aspek utama: kewajiban untuk bekerja sama memberantas perompakan (Pasal 100) dan kewajiban melaksanakan penegakan hukum di laut lepas terhadap pelaku perompakan melalui yurisdiksi universal (Pasal 105). Negara tidak diminta menjamin bahwa perompakan tidak terjadi, tetapi diwajibkan melakukan upaya nyata (*due diligence obligation*) sesuai kapasitas nasionalnya. Kegagalan menjalankan upaya ini dapat menimbulkan potensi tanggung jawab internasional apabila mengakibatkan kerugian pada negara lain atau komunitas internasional. Selain itu, dalam konteks *cooperative security* seperti ReCAAP dan mekanisme IMO, negara berkewajiban berbagi informasi, melakukan koordinasi, dan memperkuat sistem pengawasan maritim untuk menjamin keamanan jalur pelayaran internasional.

Dalam konteks hukum nasional, pertanggungjawaban negara berarti kewajiban negara untuk memastikan adanya perangkat hukum yang efektif, koordinasi lembaga yang solid, dan kapasitas operasional yang memadai untuk mencegah dan menindak perompakan. Kewajiban ini diterjemahkan ke dalam berbagai undang-undang seperti UU Pelayaran, UU Kelautan, UU TNI, serta peraturan sektor terkait. Negara bertanggung jawab untuk menegakkan hukum pidana terhadap pelaku, memberikan perlindungan kepada kapal dan awak kapal, serta menjamin standar keselamatan pelayaran. Negara juga bertanggung jawab memfasilitasi integrasi informasi maritim, merespons cepat insiden di laut, dan memastikan mekanisme peradilan mampu mengadili pelaku sesuai hukum positif.

Dalam praktik, pertanggungjawaban negara juga diukur melalui kemampuan pemerintah mencegah wilayahnya dijadikan zona rawan serangan perompak. Negara dituntut memperkuat institusi seperti TNI AL, Bakamla, Polairud, dan KPLP untuk bekerja secara terpadu. Fragmentasi kewenangan dapat melemahkan pemenuhan kewajiban internasional dan nasional sekaligus. Oleh karena itu, negara bertanggung jawab untuk menyelesaikan tumpang tindih kewenangan, membangun sistem operasi terpadu, meningkatkan interoperabilitas, serta memastikan bahwa kerangka hukum nasional benar-benar selaras dengan prinsip internasional tentang pemberantasan perompakan.

Kewajiban negara untuk mencegah, melindungi, dan menanggulangi perompakan merupakan kombinasi antara kewajiban internasional yang bersifat normatif dan kewajiban nasional yang bersifat operasional. Ketiganya saling berkaitan dan menjadi dasar legitimasi tindakan negara dalam menjaga keamanan laut serta melindungi kapal, awak kapal, dan kepentingan nasional di jalur pelayaran strategis.

Kewajiban negara untuk mencegah perompakan berakar pada prinsip *due diligence* dalam hukum internasional, yang mengharuskan negara mengambil langkah-langkah yang wajar, efektif, dan proporsional untuk memastikan wilayah yurisdiksinya tidak digunakan sebagai basis kegiatan melawan hukum. UNCLOS 1982, melalui Pasal 100, secara eksplisit mewajibkan negara untuk bekerja sama dalam memberantas perompakan. Kewajiban pencegahan ini kemudian diterjemahkan secara nasional melalui pembangunan sistem patroli laut, penguatan radar, VTS, dan AIS, serta penyusunan peraturan yang mengatur keselamatan dan keamanan pelayaran. Negara harus menyediakan perangkat regulasi yang jelas, mencegah kekosongan hukum, dan memastikan fungsi pengawasan laut berjalan secara berkesinambungan.

Kewajiban melindungi berkaitan dengan tanggung jawab negara menjamin keselamatan subjek hukum yang berada dalam yurisdiksinya, termasuk kapal niaga dan awaknya. Indonesia melalui UU Pelayaran, UU Kelautan, dan perangkat lainnya berkewajiban melindungi pelayaran dengan menetapkan standar keamanan, memberikan informasi navigasi, memastikan prosedur darurat, dan melakukan koordinasi lintas lembaga untuk menjamin terciptanya lingkungan pelayaran yang aman. Perlindungan ini juga mencakup kewajiban diplomatik seperti kerja sama dengan negara tetangga di jalur lintas internasional, berbagi informasi intelijen maritim, serta berpartisipasi dalam forum regional seperti ReCAAP dan mekanisme IMO.

Kewajiban menanggulangi mencakup tindakan represif dan respons cepat ketika perompakan terjadi. Dalam perspektif internasional, negara memiliki kewenangan dan kewajiban untuk menangkap, menyita, serta mengadili pelaku perompakan di laut lepas berdasarkan yurisdiksi universal (Pasal 105 UNCLOS). Dalam yurisdiksi nasional, penanggulangan dilakukan melalui prosedur penegakan hukum oleh TNI AL, Polairud, Bakamla, dan KPLP. Negara wajib memastikan adanya aturan pidana yang efektif untuk mengadili pelaku, menyediakan sistem peradilan yang mampu memproses perkara kejahatan terhadap kapal, serta menjamin hak-hak korban. Penanggulangan juga mencakup *recovery* pasca-insiden dan penguatan kebijakan untuk mencegah insiden serupa terulang.

Secara keseluruhan, kewajiban negara mencakup tindakan preventif, protektif, dan represif yang dirancang untuk menjamin kepatuhan terhadap standar hukum internasional sekaligus memenuhi tanggung jawab konstitusional dalam melindungi warga negara dan wilayah yurisdiksi laut Indonesia. Jika diperlukan, saya dapat menyusun tabel komparatif yang memetakan masing-masing kewajiban menurut UNCLOS, IMO, dan hukum nasional Indonesia.

Parameter *due diligence* dalam konteks pertanggungjawaban negara atas pencegahan dan penanggulangan perompakan menggambarkan standar minimum perilaku negara yang dianggap layak menurut hukum internasional. Prinsip *due*

diligence tidak menuntut negara menjamin bahwa perompakan tidak akan terjadi, tetapi mewajibkan negara untuk melakukan langkah-langkah yang wajar, proporsional, dan efektif sesuai dengan kapasitas nasionalnya. Dalam konteks Indonesia, parameter ini tercermin dalam empat elemen utama: pengawasan, kapasitas, koordinasi, dan kewaspadaan.

Pengawasan menjadi parameter pertama karena negara berkewajiban melakukan monitoring aktif terhadap wilayah lautnya. Dalam hukum internasional, kewajiban ini merujuk pada pasal 94 dan pasal 100 UNCLOS yang mengharuskan negara mengambil tindakan untuk menjaga keamanan pelayaran dan bekerja sama memberantas perompakan. Pengawasan berarti memastikan keberlangsungan sistem deteksi dini melalui radar, AIS, VTS, satelit, dan patroli laut yang efektif. Kurangnya pengawasan dapat dipandang sebagai kegagalan memenuhi kewajiban due diligence jika menyebabkan wilayah laut menjadi ruang aman bagi pelaku perompakan atau tindak pidana lainnya (Rustam *et al.*, 2022).

Kapasitas menjadi parameter kedua yang menunjukkan bahwa negara harus memiliki kemampuan memadai untuk bertindak. Dalam hukum internasional, negara tidak diwajibkan memiliki kemampuan absolut, tetapi harus mengambil langkah sesuai kemampuan nasionalnya untuk mencegah dan menindak kejahatan maritim. Dalam konteks nasional, kapasitas mencakup kecukupan armada patroli, ketersediaan sumber daya manusia terlatih, dukungan logistik, basis hukum penegakan yang jelas, serta interoperabilitas peralatan. Penguatan kapasitas TNI AL, Bakamla, Polairud, dan KPLP merupakan wujud konkret pemenuhan parameter ini.

Koordinasi berfungsi sebagai parameter ketiga yang sangat penting dalam sistem multi-agency seperti Indonesia. Dalam standar due diligence internasional, negara dianggap lalai jika tidak melakukan koordinasi antar otoritas domestik sehingga penegakan hukum menjadi tidak efektif. Dalam praktik nasional, koordinasi terkait pencegahan perompakan mencakup integrasi rantai komando, pembagian kewenangan yang jelas, mekanisme operasi gabungan, serta pertukaran informasi real-time antar lembaga. Tidak berjalannya koordinasi dapat menyebabkan keterlambatan respons, tumpang tindih aksi, dan kegagalan menangani insiden perompakan.

Kewaspadaan menjadi parameter keempat yang menuntut negara untuk secara proaktif mengantisipasi ancaman. Kewaspadaan berarti negara harus mengembangkan risk assessment, memantau area rawan, dan menerapkan langkah mitigasi terhadap potensi serangan. Dalam perspektif nasional, kewaspadaan mencakup penyusunan peta risiko (maritime threat assessment), pembaruan SOP keamanan pelayaran, dan penyediaan informasi peringatan dini kepada kapal. Apabila negara lalai meningkatkan kewaspadaan di area yang diketahui rawan, kelalaian tersebut bisa dipandang sebagai pelanggaran prinsip due diligence.

Keempat parameter ini membentuk rangka evaluasi atas apakah negara telah memenuhi standar kewajiban internasional dan nasionalnya. Semakin terpenuhi parameter tersebut, semakin kecil kemungkinan negara dituding lalai.

Penilaian efektivitas kebijakan dan operasi keamanan maritim Indonesia dalam konteks pertanggungjawaban negara menunjukkan bahwa implementasi nasional masih menghadapi disparitas antara desain regulatif dan kapasitas

operasional. Indonesia telah memiliki kerangka hukum yang relatif komprehensif melalui UU 32/2014 tentang Kelautan, PP 13/2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan, serta penugasan lembaga seperti Bakamla, TNI AL, Polairud, dan KPLP. Namun efektivitas kebijakan sering terhambat oleh fragmentasi kewenangan, ketidakseragaman prosedur tindakan laut, dan belum optimalnya interoperabilitas sistem informasi maritim. Akibatnya, kemampuan negara untuk melakukan deteksi dini, respon cepat, dan penindakan perompakan tidak selalu mencapai standar *due diligence* yang dituntut hukum internasional.

Pada level operasi, Indonesia telah meningkatkan patroli terkoordinasi, khususnya di Selat Malaka dan Laut Natuna Utara, melalui kerja sama dengan Malaysia, Singapura, dan Vietnam. Peningkatan ini berdampak signifikan pada penurunan insiden perompakan bersenjata dalam beberapa tahun terakhir. Namun efektivitas operasi masih dipengaruhi oleh keterbatasan aset patroli, belum meratanya penguasaan teknologi *surveillance*, dan perbedaan tingkat kesiapan antara lembaga maritim. Tantangan lain adalah karakteristik geografis Indonesia yang luas, menjadikan beberapa kawasan rawan seperti perairan Morotai, perairan Makassar, atau jalur tanker di sekitar Karimata lebih sulit dipantau secara konsisten. Dari perspektif pertanggungjawaban negara, kondisi ini menandai adanya kebutuhan peningkatan kapasitas untuk memenuhi kewajiban preventif dan responsif terhadap ancaman perompakan.

Secara umum, efektivitas kebijakan dan operasi menunjukkan tren membaik, tetapi belum sepenuhnya mencapai tingkat yang memenuhi ekspektasi internasional, khususnya terkait *due diligence* dalam pencegahan dan mitigasi. Upaya harmonisasi kewenangan, modernisasi sistem deteksi dan komando, penyediaan anggaran operasional yang memadai, serta memperluas mekanisme *joint operation* menjadi titik kritis agar Indonesia dapat memastikan bahwa kewajiban internasionalnya terpenuhi dengan standar yang dapat dibuktikan secara objektif.

### **Efektivitas Pemerintah Indonesia dalam Mencegah Perompakan**

Evaluasi sistem pengamanan laut Indonesia dalam mencegah perompakan menunjukkan bahwa fondasi kebijakan, struktur kelembagaan, dan operasi lapangan telah mengalami peningkatan, tetapi efektivitas keseluruhan masih terbatas oleh kapasitas, koordinasi, dan integrasi teknologi yang belum sepenuhnya matang. Evaluasi dapat dikelompokkan dalam empat dimensi utama: regulasi, kelembagaan, operasi patroli, dan sistem informasi.

Regulasi telah membentuk dasar hukum yang kuat melalui UU 32/2014 tentang Kelautan, UU 17/2008 tentang Pelayaran, UU 34/2004 tentang TNI, serta PP 13/2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan. Namun, sistem pengamanan laut belum efektif karena masih terdapat disharmoni norma dan tumpang tindih kewenangan antar lembaga maritim. Ketidaksinkronan ini menyebabkan ketidakseragaman prosedur tindakan laut, sehingga pencegahan perompakan tidak selalu berjalan secara terstruktur.

Dari sisi kelembagaan, keberadaan Bakamla sebagai Indonesian Coast Guard secara normatif memberi arah menuju satu pintu keamanan laut. Namun, implementasinya belum tuntas karena TNI AL, Polairud, dan KPLP masih memiliki

kewenangan dan operasi masing-masing. Dualisme komando dan belum adanya single authority menyebabkan kapal maupun personel tidak selalu berada dalam satu rantai komando yang terintegrasi. Situasi ini mengurangi kecepatan respons di area rawan perompakan, terutama di jalur pelayaran nonstrategic (Kadir *et al.*, 2024).

Pada level operasi, Indonesia telah meningkatkan frekuensi patroli, joint operation, dan patroli terkoordinasi khususnya di Selat Malaka, Selat Singapura, Laut Natuna Utara, dan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Relatif menurunnya insiden perompakan bersenjata menunjukkan dampak positif dari operasi ini. Namun efektivitasnya masih berkurang karena keterbatasan kapal patroli, belum meratanya penggunaan radar coastal surveillance system, dan minimnya armada cepat di perairan jauh. Kondisi geografis Indonesia yang luas membuat sebagian area rawan, seperti perairan Sulawesi, Karimata, dan Maluku, masih belum terpantau optimal.

Sistem informasi maritim merupakan komponen dengan kemajuan tetapi belum maksimal. Indonesia telah mengembangkan Maritime Security Information System (MSIS), tetapi integrasi data antarlembaga belum menyeluruh. Ketidaksamaan platform digital, kendala interoperabilitas, dan kurangnya sharing real-time intelligence masih menjadi hambatan. Padahal deteksi dini membutuhkan integrasi AIS, radar, satelit, dan laporan intelijen dari unsur maritim lainnya.

Secara keseluruhan, sistem pengamanan laut Indonesia sudah berada pada jalur yang benar dan menunjukkan dampak nyata dalam mengurangi insiden perompakan. Namun efektivitasnya baru mencapai tingkat menengah. Penyebab utama adalah fragmentasi kewenangan, kapasitas patroli yang belum memadai, dan sistem informasi yang belum sepenuhnya terintegrasi. Untuk mencapai standar internasional terkait due diligence dan kewajiban negara, diperlukan konsolidasi komando maritim, modernisasi aset, peningkatan interoperabilitas, dan perluasan ruang lingkup early warning system agar pencegahan perompakan dapat dilakukan secara proaktif, bukan hanya reaktif.

Penilaian terhadap kelembagaan dan kapabilitas patroli Indonesia dalam mencegah perompakan laut menunjukkan adanya kerangka institusional yang relatif lengkap, namun efektivitasnya masih dipengaruhi oleh fragmentasi komando, keterbatasan aset, dan ketidakterpaduan sistem operasi. Evaluasi dapat dijelaskan dalam tiga elemen: struktur kelembagaan, kapasitas patroli, serta koordinasi operasional.

Struktur kelembagaan Indonesia melibatkan empat aktor utama: Bakamla sebagai garda depan keamanan laut, TNI AL sebagai unsur pertahanan dan penegakan hukum tertentu, Polairud sebagai pelaksana keamanan perairan kepolisian, dan KPLP yang berfokus pada keselamatan pelayaran. Secara normatif, pembentukan Bakamla melalui UU 32/2014 dimaksudkan menjadi poros komando tunggal yang menjalankan fungsi coast guard. Namun di lapangan, overlapped authority masih kuat karena masing-masing lembaga memiliki dasar hukum dan kewenangan historis yang berbeda. Ketidakselarasan doktrin dan prosedur tindakan laut ini menyebabkan respons terhadap ancaman perompakan sering tidak memiliki standard operating picture nasional.

Kapabilitas patroli mengalami peningkatan dalam beberapa tahun terakhir, baik dari segi jumlah kapal, frekuensi patroli, maupun kemampuan deteksi. Bakamla, TNI AL, dan Polairud telah menambah armada cepat, drone pengawasan, serta sistem radar pantai di beberapa sektor. Namun kesenjangan aset masih signifikan. Banyak kapal patroli memerlukan modernisasi, endurance operasional terbatas, dan kemampuan radar tidak seragam antar instansi. Ditambah dengan luas perairan Indonesia lebih dari 6 juta km<sup>2</sup>, penempatan armada patroli belum mampu memberikan kehadiran yang kontinu di area rawan perompakan, terutama di kawasan perairan terbuka dan daerah terpencil.

Koordinasi operasional menjadi variabel yang paling menentukan efektivitas. Indonesia telah menjalankan operasi gabungan seperti Operasi Bakamla, Operasi Keamanan Laut TNI AL, dan joint patrol regional dengan Malaysia dan Singapura di Selat Malaka. Mekanisme ini terbukti menurunkan jumlah insiden perompakan di kawasan strategis. Namun tantangan utama masih terdapat pada integrasi data, karena sistem informasi antarlembaga belum sepenuhnya interoperable. Ketidaksinambungan informasi menyebabkan deteksi dini dan tracking terhadap kapal mencurigakan tidak optimal. Untuk mencegah perompakan secara efektif, negara membutuhkan jaringan intelijen maritim terpadu, kesiapan pos komando maritim, serta penggunaan sensor yang merata.

Secara keseluruhan, kelembagaan Indonesia sudah lengkap tetapi belum terkoordinasi secara unified, sedangkan kapabilitas patroli sudah meningkat tetapi belum mencapai tingkat keberlanjutan yang diperlukan untuk pencegahan perompakan yang bersifat cepat dan oportunistik. Penguatan komando tunggal, peningkatan interoperabilitas, modernisasi kapal dan radar, serta integrasi platform intelijen menjadi langkah strategis untuk meningkatkan efektivitas pertahanan maritim nasional dalam mencegah perompakan laut.

Arsitektur sistem nasional pencegahan perompakan berbasis kepatuhan negara beroperasi dengan prinsip bahwa negara wajib memenuhi standar due diligence internasional melalui pengaturan yang koheren, kapasitas yang memadai, dan mekanisme respons yang dapat dipertanggungjawabkan. Arsitektur ini dapat dipahami sebagai suatu kerangka terintegrasi yang menghubungkan norma hukum, kelembagaan, operasi lapangan, dan sistem informasi agar negara mampu menunjukkan bahwa ia telah melakukan langkah pencegahan secara wajar, proporsional, dan efektif sesuai tuntutan hukum internasional.

Komponen normatif merupakan fondasi utama. Indonesia membangun kerangka hukum melalui UU Kelautan, UU Pelayaran, UU TNI, dan aturan turunan yang menetapkan mandat pencegahan kejahatan di laut. Kepatuhan negara dibentuk melalui harmonisasi antara regulasi nasional dan ketentuan UNCLOS 1982, IMO Instruments, serta protokol regional seperti ReCAAP. Arsitektur ini memastikan bahwa semua tindakan pencegahan memiliki legitimasi hukum dan memenuhi standar internasional terkait kewajiban preventif, perlindungan pelayaran, dan penegakan hukum.

Komponen kelembagaan kemudian mengoperasionalkan kewajiban negara melalui badan yang memiliki mandat jelas. Bakamla ditempatkan sebagai coast guard nasional, TNI AL sebagai unsur pertahanan dan penegakan hukum terbatas, Polairud menangani unsur kepolisian perairan, dan KPLP menangani keselamatan

pelayaran. Arsitektur yang berbasis kepatuhan mensyaratkan adanya rasionalisasi kewenangan, alur komando yang tidak tumpang tindih, serta interoperabilitas antar lembaga. Mekanisme ini memastikan bahwa setiap institusi menjalankan fungsinya secara akuntabel dan selaras dengan standar due diligence internasional.

Dimensi operasional menjadi elemen yang menunjukkan efektivitas langsung. Sistem nasional harus mampu melakukan deteksi dini, pemantauan kontinu, patrol presence yang memadai, serta respons cepat terhadap ancaman perompakan. Arsitektur yang berbasis kepatuhan membutuhkan patroli berlapis mencakup perairan strategis, zona rawan, serta jalur pelayaran internasional. Negara juga dituntut menyiapkan operasi gabungan, integrasi pusat komando, dan standar prosedur yang sejalan dengan pedoman IMO dalam menghadapi tindak kekerasan di laut.

Lapisan sistem informasi dan intelijen berfungsi sebagai penghubung yang menjadikan arsitektur ini operasional. Implementasi platform informasi maritim bersama, integrasi AIS, radar coastal surveillance, sinyal satelit, serta pertukaran intelijen dengan negara lain menjadi syarat agar negara dapat membuktikan kewaspadaan dan kemampuan deteksi. Kewajiban kepatuhan tidak sekadar mensyaratkan pengumpulan data, tetapi juga pemanfaatannya untuk pemetaan risiko, penyusunan pola patroli, dan pencegahan berbasis prediksi.

Secara keseluruhan, arsitektur sistem nasional pencegahan perompakan berbasis kepatuhan negara mencakup hubungan logis antara norma hukum, desain kelembagaan, kekuatan operasional, dan kecerdasan maritim. Arsitektur ini bertujuan memastikan bahwa negara tidak hanya bereaksi terhadap insiden perompakan, tetapi mampu menunjukkan bahwa ia telah melakukan tindakan preventif yang konsisten, proporsional, dan sesuai dengan kerangka hukum internasional. Jika Anda memerlukan model arsitektur berbentuk bagan atau kerangka analitis untuk skripsi atau bab kajian teori, saya dapat menyusunkannya (Fitriyanto *et al.*, 2022).

Sejumlah studi kasus perompakan di Indonesia relevan untuk dianalisis karena menunjukkan pola, kelemahan sistem keamanan maritim, dan efektivitas respons negara. Kasus-kasus ini menggambarkan dinamika perompakan di chokepoints strategis maupun wilayah perairan terbuka.

Kasus MV Sinar Kudus pada 2011 merupakan salah satu insiden terbesar yang melibatkan pembajakan kapal berbendera Indonesia di Laut Arab. Meskipun terjadi di luar yurisdiksi nasional, penanganan negara melalui operasi TNI menunjukkan kapasitas intervensi dan kerja sama internasional. Kasus ini relevan untuk melihat bagaimana negara menjalankan kewajiban perlindungan terhadap kapal dan warga negara, serta bagaimana kapabilitas domestik dioperasionalkan dalam konteks global.

Kasus perompakan terhadap kapal tanker di Selat Malaka pada periode 2014 sampai 2016 menunjukkan pola kejahatan maritim berkelompok yang menargetkan kapal berkecepatan rendah dengan kargo bernilai tinggi. Insiden seperti pembajakan MT Naniwa Maru No.1 dan MT Sun Birdie menegaskan pentingnya patroli trilateral dan menyoroti celah pengawasan lintas batas. Kasus-kasus ini sering digunakan dalam penelitian untuk menjelaskan hubungan antara densitas



trafik, efektivitas patroli terkoordinasi, dan respons terhadap organized maritime crime.

Kasus MV Hai Soon 12 pada 2015 di sekitar Natuna menunjukkan bahwa perairan Indonesia bagian utara juga menghadapi ancaman, terutama dari kelompok lintas negara. Aktivitas pencurian minyak dan penyanderaan awak kapal memperlihatkan lemahnya pengawasan early warning system di perairan terbuka yang luas. Kasus ini menekankan relevansi integrasi radar, AIS, dan intelijen regional (Agustina, 2019).

Kasus penculikan oleh Abu Sayyaf Group di perairan Sulu-Sulawesi pada 2016 menjadi contoh paling signifikan tentang ancaman asymmetric piracy terhadap awak kapal Indonesia. Rangkaian insiden ini mendorong pembentukan trilateral maritime patrol antara Indonesia, Malaysia, dan Filipina. Kasus ini relevan untuk menilai efektivitas kerja sama internasional serta bagaimana negara memenuhi kewajiban due diligence dalam area rawan lintas batas.

Kasus pencurian muatan di perairan Batam–Nongsa pada 2019 hingga 2022 menunjukkan bahwa perompakan skala kecil masih berlangsung di sekitar jalur pelayaran padat. Insiden ini mengungkapkan kelemahan pada tingkat lokal, termasuk kurang meratanya patroli cepat dan keterbatasan unit penegak hukum di area tertentu. Studi kasus seperti ini digunakan untuk menjelaskan perbedaan antara high-risk piracy dan petty theft armed robbery.

Secara keseluruhan, studi kasus perompakan di Indonesia memperlihatkan bahwa ancaman memiliki karakter multidimensional: dari kejahatan terorganisir, pembajakan lintas negara, hingga pencurian bersenjata skala kecil. Kasus-kasus ini membantu menilai apakah sistem nasional telah memadai dalam memenuhi kewajiban pencegahan, deteksi, dan penindakan sesuai standar internasional.

#### **D. KESIMPULAN**

Secara keseluruhan, kelembagaan Indonesia sudah lengkap tetapi belum terkoordinasi secara unified, sehingga efektivitas pencegahan perompakan masih berada pada level menengah. Fragmentasi kewenangan membuat setiap lembaga bekerja efektif di sektor masing-masing, tetapi belum menghasilkan efek pengganda secara nasional. Kapabilitas patroli menunjukkan tren positif, namun belum mampu menjangkau seluruh area rawan secara berkelanjutan. Koordinasi operasional masih menjadi tantangan paling signifikan karena belum adanya sistem komando terpadu, integrasi data real-time, dan interoperabilitas sensor yang merata. Untuk mencapai efektivitas optimal sesuai standar due diligence internasional, Indonesia perlu memperkuat model single maritime security architecture, memperluas modernisasi armada dan surveillance, serta meningkatkan integrasi intelijen maritim agar pencegahan dan respons terhadap ancaman perompakan dapat dilakukan secara proaktif, presisi, dan terukur.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Darayani, Ni Made Celin. “KAJIAN HUKUM PIDANA INTERNASIONAL DALAM YURISDIKSI UNIVERSAL TERHADAP PENANGGULANGAN KEJAHATAN PEROMPAK LAUT DI

- INDONESIA.” *Jurnal Ilmu Hukum Sui Generis* 2, no. 1 (2021): 1–16.  
<https://doi.org/10.23887/jih.v2i1.1007>.
- Niken laras Agustina, “IMPLEMENTASI PRINSIP YURISDIKSI UNIVERSAL MENGENAI PEMBERANTASAN KEJAHATAN PEROMPAKAN LAUT DI INDONESIA,” 2019, 1–9,  
<https://doi.org/https://doi.org/10.25299/uirrev.2018.2.01.1435>.
- Ni Made Celin Darayani, “KAJIAN HUKUM PIDANA INTERNASIONAL DALAM YURISDIKSI UNIVERSAL TERHADAP PENANGGULANGAN KEJAHATAN PEROMPAK LAUT DI INDONESIA,” *Jurnal Ilmu Hukum Sui Generis* 2, no. 1 (2021): 1–16,  
<https://doi.org/10.23887/jih.v2i1.1007>.
- Aprilia Widia Sudiarso Aries,Prakoso Yudo Lukman, “STRATEGI BADAN KEAMANAN LAUT (BAKAMLA) DALAM MENCEGAH TERJADINYA KEJAHATAN TRANSNASIONAL DI PERBATASAN NEGARA DITINJAU DARI POSISI STRATEGIS KEPULAUAN RIAU,” *Jurnal Maritim Indonesia* 10 (2022): 19–28,  
<https://jurnalmaritim.tnial.mil.id/index.php/IMJ/article/view/97/71>.
- Niken laras Agustina, “BATASAN KEWENANGAN KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (KPLP) DAN BADAN KEAMANAN LAUT (BAKAMLA) DALAM TINDAK PIDANA PELAYARAN WILAYAH INDONESIA,” 2019, 1–9,  
<https://doi.org/https://doi.org/10.58350/legisia.v16i2.582>.
- Rika Kurniaty, Herman Suryokumoro, and Setyo Widagdo, “THE ROLE OF MARINE SECURITY AGENCY (BAKAMLA) AS SEA AND COAST GUARDS IN INDONESIA WATER JURISDICTION,” *Fiat Justisia: Jurnal Ilmu Hukum* 15, no. 3 (2021): 221–32,  
<https://doi.org/10.25041/fiatjustisia.v15no3.2017>.
- D A N Menjaga and Keamanan Laut, “ANALISIS EFEKTIVITAS OPSKAMLA KOARMADA I DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA DALAM PENEGAKAN HUKUM DAN MENJAGA KEAMANAN LAUT” 7 (2025).
- Ismah Rustam, Sirwan Yazid Bustami, and Kinanti Rizsa Sabilla, “THE EFFECTIVENESS OF INDOMALPHI TRILATERAL COOPERATION IN REDUCING MARITIME PIRACY BY ABU SAYYAF GROUP IN THE SULU-SULAWESI SEA,” *Papua Journal of Diplomacy and International Relations* 2, no. 2 (2022): 163–83,  
<https://doi.org/10.31957/pjdir.v2i2.2247>.
- Putri Rizka Nurwijedah Kadir, Darwis Darwis, and Imam Fadhil Nugraha, “TINJAUAN HUKUM INTERNASIONAL DALAM MENANGANI KASUS PIRACY JURE GENTIUM BERDASARKAN YURISDIKSI UNIVERSAL,” *Konsensus : Jurnal Ilmu Pertahanan, Hukum Dan Ilmu Komunikasi* 1, no. 6 (December 2, 2024): 103–17,  
<https://doi.org/10.62383/konsensus.v1i6.462>.
- Agus Fitriyanto, Wawan Budi Darmawan, and Yusa Djuyandi, “KERJASAMA PENGAMANAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA II,”

- Paradigma POLISTAAT: Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik 5, no. 1 (2022): 1–15, <https://doi.org/10.23969/paradigmapolistaat.v5i1.5500>.
- Niken laras Agustina, “COMBATING PIRACY: THE INDONESIAN CASE,” 2019, 1–9, <https://doi.org/https://doi.org/10.18196/jmh.v20i1.1410>.
- Tomy Michael, “THE SEPARATION OF POWERS AND PRINCIPLES OF STATE POLICY” 4, no. 1 (2025): 66–87.