

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN**  
**FAKULTAS HUKUM**

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional  
Perguruan Tinggi  
*Nomor: 2803/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/S/V/2020*

**STATUS HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN *PRIVATE***  
***MARITIME SECURITY COMPANY (PMSC)* BERDASARKAN HUKUM**  
**INTERNASIONAL**

OLEH

**Ardita Chendriyani Supriyadi**  
**NPM: 2016200183**

PEMBIMBING

*I Wayan Parthiana, S.H., M.H.*



Penulisan Hukum  
Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan  
Untuk Menyelesaikan Program Studi Pendidikan Sarjana  
Program Studi Ilmu Hukum

2020

Telah disidangkan pada Ujian  
Penulisan Hukum Fakultas Hukum  
Universitas Katolik Parahyangan

Pembimbing,

(I Wayan Parthiana, S.H., M.H.)

Dekan,

(Dr.iur. Liona N. Supriatna, S.H., M.Hum.)



## PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ardita Chendriyani Supriyadi

NPM : 2016200183

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah/karya penulisan hukum yang berjudul:

**“STATUS HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN *PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANY (PMSC)* BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL”**

Adalah sungguh-sungguh merupakan Karya Ilmiah/ Karya Penulisan Hukum yang telah saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan, dan pengetahuan akademik Saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan atau mengandung hasil dari tindakan-tindakan yang:

- a. Secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan atau
- b. Dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka Saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Bandung, 24 Juni 2020

Mahasiswa penyusun Karya Ilmiah/Karya Penulisan Hukum

(\_\_\_\_\_)

Ardita Chendriyani Supriyadi

2016200183

## ABSTRAK

Nama : Ardita Chendriyani Supriyadi

NPM : 2016200183

Judul : Status Hukum dan Pertanggungjawaban *Private Maritime Security Company (PMSC)* Berdasarkan Hukum Internasional

*United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982* berisi ketentuan-ketentuan mengenai pranata hukum laut internasional yang di dalamnya juga mengatur pembagian laut menjadi zona maritim. *UNCLOS 1982* mengatur zona-zona maritim dengan status hukum yang berbeda. Zona maritim tersebut merupakan bagian dari kedaulatan suatu negara yang diperlukan demi pertahanan dan keamanan negara pantai terhadap wilayah kedaulatannya termasuk melalui keamanan maritim (*maritime security*). Dalam *UNCLOS 1982* diatur berbagai kejahatan atau tindak pidana yang dapat mengancam keamanan maritim, diantaranya adalah pembajakan kapal (*piracy*) dan perampokan bersenjata (*armed robbery*). Dengan adanya berbagai ancaman tersebut dibutuhkan suatu solusi bagi permasalahan yang dihadapi oleh industri perkapalan ini. Salah satu solusi yang diterapkan oleh perusahaan perkapalan dalam permasalahan ini adalah penggunaan *Private Maritime Security Company (PMSC)*. Pada dasarnya, *PMSC* bertugas untuk melindungi kapal yang mereka awaki agar tidak dibajak.

Seiring berjalannya waktu, didapati bahwa status hukum dan bentuk pertanggungjawaban dari *PMSC* masih berada di dalam ketidakpastian secara hukum. Maka dari itu, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui status hukum dan pertanggungjawaban *PMSC* berdasarkan Hukum Internasional.

Kata Kunci: ***Private Maritime Security Company (PMSC), Keamanan Maritim, Status Hukum dan Pertanggungjawaban, UNCLOS 1982.***

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur dipanjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya yang selalu memberikan kesehatan, hikmah, dan ilmu kepada Penulis sehingga dalam penulisan skripsi yang berjudul Status Hukum dan Pertanggungjawaban *Private Maritime Security Company (PMSC)* Berdasarkan Hukum Internasional dapat diselesaikan dengan baik. Skripsi ini ditulis dengan tujuan sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan Program Strata 1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.

Pada kesempatan ini, Penulis ingin menyampaikan ucapan dan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan arahan, bimbingan, dukungan, dan juga saran kepada Penulis selama masa perkuliahan maupun pada saat penyusunan skripsi ini berlangsung hingga skripsi ini terselesaikan dengan baik, terutama kepada:

1. Orang tua tercinta, (**Dadang Supriyadi & Dian Chendrajani**), Ayah dan Bunda yang selalu memberikan dukungan, semangat, doa, dan kasih sayang yang tiada hentinya kepada anak bungsunya untuk menyelesaikan skripsi ini. Semoga kelak Penulis bisa menjadi kebanggaan untuk Ayah dan Bunda.
2. Bapak **I Wayan Parthiana, S.H., M.H.**, selaku dosen pembimbing skripsi yang telah banyak memberikan waktu, ilmu, tenaga, serta dukungan kepada Penulis dengan ikhlas memberikan bimbingan dan nasihat selama penulisan skripsi dimulai hingga terselesaikan.
3. Bapak **Adrianus Adityo Vito Ramon, S.H., LL.M. (Adv.)**, selaku dosen pembimbing seminar yang juga telah memberikan waktu, ilmu, tenaga, serta dukungan kepada Penulis dengan ikhlas memberikan bimbingan secara *online* di tengah-tengah adanya pandemi ini hingga skripsi ini terselesaikan.
4. Bapak **Tanius Sebastian, S.H., M.Fil.**, selaku dosen wali Penulis yang juga telah memotivasi untuk segera menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih atas nasihat-nasihat yang selalu diberikan di setiap perwalian,

terutama nasihat yang diberikan pada perwalian terakhir yang akan selalu Penulis ingat sampai kapan pun.

5. Bapak dan Ibu Dosen beserta seluruh Staf Akademik, Staf Kemahasiswaan Universitas Katolik Parahyangan yang telah memberikan bantuan dan jasanya kepada Penulis selama menjalani masa perkuliahan.
6. **Arvin Chendriyana Supriyadi** dan **Aulia Marchita Ramadhani**, kakak dari Penulis, yang saat ini baru menjadi orangtua dari keponakan pertama Penulis, **Arsaka Nararya Chendria**. Terima kasih atas dukungannya agar Penulis segera menyelesaikan skripsi ini.
7. **Mirza Maulana Zulivandama**, yang selalu sabar dalam setiap menghadapi kepanikan Penulis, memberikan dukungan, nasihat, dan motivasi untuk segera menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih untuk selalu mempercayai Penulis disaat Penulis tidak percaya diri.
8. Sahabat-sahabat tercinta yang sudah menemani hampir tiga per empat kehidupan Penulis yaitu **Ayunda Siti Pramesti**, **Disa Pranaya**, **Hasna Fairuz Surachmadi**, **Karisha Elizandra Azdan**, **Dwinda Larasati Irenaputri**, **Hanun Yunisa Suryadi**, **Tasya Andiani Kartasasmita**, dan **Shanaya Ratu Shafira** selaku sahabat-sahabat penulis yang paling sering menemani Penulis ketika sedang mengerjakan skripsi ini. Terima kasih untuk selalu menjadi sumber informasi *ter-update* bagi penulis, untuk selalu mendengar keluh kesah Penulis dan juga memberi saran, mulai dari *love life*, keluh kesah selama kuliah hingga permasalahan hidup. Terima kasih selalu memberikan semangat, dukungan, inspirasi dan motivasi untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. **Adilah Adzani Amanda**, terima kasih telah menjadi sahabat penulis merangkap ibu yang selalu sabar mendengar keluh kesah Penulis dari pertama masuk kuliah hingga saat ini sedang menyelesaikan skripsi ini. Terima Kasih selalu menyemangati penulis disaat laporan nilai tiap semester dan terima kasih untuk menjadi inspirasi untuk menjalankan bisnis.

10. Sahabat-sahabat Anak Indro, yaitu **Delicia Fakhira, Erina Rusliani, Nabila Dwi Ramadhani, Maruli Jonathan, Khuluqi Azkiya**, dan **Veriant Rifky** yang menjadi salah satu motivasi untuk datang ke kampus dan juga selalu memberikan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.
11. Sahabat-sahabat Pengabdian UNPAR, **Fanny, Hanisa, Nabila, Erina, Delya, Andira, Hadisti Gaby, Qoni, Dafa, Cakra, Fadhel**. Terima kasih telah menjadi salah satu sumber semangat untuk selalu kuliah dan selalu menjadi inspirasi untuk satu sama lain agar bisa menyelesaikan skripsi ini.
12. Teman teman Arisan Cantik, yang juga menjadi salah satu motivasi untuk segera menyelesaikan skripsi ini.
13. **Hanisa, Cakra, Wishnu**, dan **Fasta**, sesama pejuang skripsi hukum laut.
14. **Keisha Salshabilla** dan **Rovolin John Lumban Gaol**, terima kasih telah menjadi teman pertama Penulis di Fakultas Hukum hingga detik ini. Terima kasih untuk Kei dan Abang yang dengan sabar mau mengajari Penulis mata kuliah Logika di semester satu, dan terima kasih untuk selalu memberikan motivasi selama kuliah.
15. **Syifa Salamah** dan **Fanny Dyah Pramesti**, selaku rekan *fangirl* Penulis. Semoga cita-cita kita untuk nonton konser BTS di Seoul segera tercapai aamiin!
16. Untuk **laptopku** tercinta, terima kasih sudah senantiasa menemani di setiap keseriusan, kepanikan, tangisan, tawa dalam menulis skripsi ini, meskipun sering kali membuat Penulis panik dengan serangan lingkaran *rainbow*-nya.
17. Teman-teman Fakultas Hukum Angkatan 2016 dan pihak lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu dan telah berkontribusi selama masa kuliah hingga penulisan skripsi ini.

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK.....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>viii</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	7
1.3.1 Tujuan Penelitian .....	7
1.3.2 Manfaat Penelitian .....	7
1.4 Metode Penelitian .....	7
1.4.1 Jenis Penelitian .....	7
1.4.2 Teknik Pengumpulan Data .....	8
1.4.3 Analisis Data.....	9
1.5 Sistematika Penulisan .....	9
<b>BAB 2 TINJAUAN UMUM MENGENAI KEAMANAN MARITIM DAN ANCAMAN KEAMANAN MARITIM.....</b>	<b>11</b>
2.1 Keamanan Maritim Berdasarkan Hukum Internasional .....	11
2.2 Ancaman Keamanan Maritim Berdasarkan Hukum Internasional .....	15
<b>BAB 3 PENGGUNAAN <i>PMSC</i> DALAM PENANGGULANGAN ANCAMAN KEAMANAN MARITIM.....</b>	<b>26</b>
3.1 <i>Private Maritime Security Company (PMSC)</i> .....	26
3.1.1 Pengertian <i>PMSC</i> .....	26
3.1.2 <i>Sejarah dan Perkembangan PMSC</i> .....	30
3.2 Peranan <i>PMSC</i> dalam Menanggulangi Ancaman Keamanan Maritim .....	32

3.3	Permasalahan dalam Praktik <i>PMSC</i> dalam Menanggulangi Ancaman Keamanan Maritim.....	34
<b>BAB 4</b>	<b>ANALISIS TERHADAP STATUS HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM <i>PMSC</i> BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL .....</b>	<b>39</b>
4.1	Status Hukum <i>PMSC</i> Berdasarkan Hukum Internasional .....	39
4.1.1	<i>United Nations Convention of the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)</i> .....	39
4.1.2	<i>International Maritime Organization (IMO)</i> .....	43
4.2	Kasus <i>PMSC</i> .....	45
4.3	Pertanggungjawaban Hukum <i>PMSC</i> Berdasarkan Hukum Internasional .....	48
<b>BAB 5</b>	<b>PENUTUP .....</b>	<b>56</b>
5.1	Kesimpulan .....	56
5.2	Saran .....	57
	<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>59</b>

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

*United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982* merupakan perjanjian internasional ketiga yang dihasilkan dari konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut yang berlangsung dari tahun 1973 sampai 1982. Berbeda dengan *UNCLOS 1958* yang terdiri atas 4 (empat) Konvensi yang masing-masing tampak berdiri sendiri meskipun antara satu dengan yang lain masih berhubungan, *UNCLOS 1982* merupakan satu Konvensi yang mengatur masalah kelautan secara utuh dan terpadu sebagai satu kesatuan.<sup>1</sup> Dengan adanya berbagai konvensi PBB ini, menunjukkan bahwa hukum laut internasional menjadi perhatian dunia.

*UNCLOS 1982* berisi ketentuan-ketentuan mengenai pranata hukum laut internasional yang di dalamnya juga mengatur pembagian laut menjadi zona maritim. *UNCLOS 1982* mengatur zona-zona maritim dengan status hukum yang berbeda. Zona maritim tersebut dibagi menjadi dua bagian, yaitu zona-zona yang berada di bawah dan di luar yurisdiksi nasional.<sup>2</sup> Atas dasar hal tersebut, maka zona maritim dibedakan menjadi<sup>3</sup>:

- a. zona maritim di bawah kedaulatan penuh yang terdiri dari perairan pedalaman (*internal waters*), perairan kepulauan bagi negara kepulauan (*archipelagic waters*), dan laut teritorial (*territorial sea*);
- b. zona maritim di bawah wewenang dan hak khusus negara pantai yang terdiri dari zona tambahan (*contiguous zone*), zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*), dan landas kontinen (*continental shelf*); dan

---

<sup>1</sup> I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, (Bandung: Yrama Widya, 2014), hlm 21-22.

<sup>2</sup> Shanti Dwi Kartika, *Keamanan Maritim dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum (Maritime Security from The Aspects of Regulation and Law Enforcement)*, Negara Hukum: Membangun Hukum untuk Keadilan dan Kesejahteraan (Vol. 5, No. 2, November 2014), hlm 148.

<sup>3</sup> *Ibid.*

- c. zona maritim di luar yurisdiksi nasional yang terdiri dari laut lepas (*high seas*) dan kawasan dasar laut internasional (*international sea-bed area*).

Zona-zona maritim di atas dapat merupakan perairan nasional dari negara pantai atau negara kepulauan yang tunduk pada kedaulatan negara pantai. Kedaulatan dan wilayah negara ini perlu dijaga dari segala bentuk ancaman, baik dari dalam negeri maupun dari luar negeri yang bisa berasal dari ruang darat, ruang udara, dan ruang laut. Untuk itu, diperlukan adanya pertahanan dan keamanan negara pantai terhadap wilayah kedaulatannya termasuk melalui keamanan maritim (*maritime security*).

Keamanan maritim didefinisikan sebagai “*the combination of preventive and responsive measures to protect the maritime domain against threats and intentional unlawful acts*” (kombinasi langkah pencegahan dan responsif untuk melindungi maritim dari ancaman dan tindakan ilegal).<sup>4</sup> Keamanan maritim telah menjadi perhatian dunia termasuk negara-negara seperti Amerika Serikat, Tiongkok, Rusia, Perancis, dan Inggris. Setiap negara mengeluarkan kebijakan berkaitan dengan keamanan maritim. Hal tersebut menandakan bahwa keamanan maritim memiliki posisi signifikan bagi kekuatan-kekuatan besar di tingkat regional dan global dalam hubungan internasional.<sup>5</sup>

Dalam *UNCLOS 1982* diatur berbagai kejahatan atau tindak pidana yang dapat mengancam keamanan maritim. Berbagai kejahatan juga dapat terjadi di laut lepas, mulai dari kejahatan yang klasik dan konvensional sampai dengan kejahatan yang mutakhir dengan menggunakan teknologi modern.<sup>6</sup> Di bawah ini beberapa jenis kejahatan yang diatur dalam *UNCLOS 1982*, yaitu:<sup>7</sup>

- a. Tubrukan kapal dan insiden pelayaran lainnya;
- b. Larangan pengangkutan budak belian;

---

<sup>4</sup> Asep Setiawan, *Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan: Tinjauan atas Analisa Barry Buzan*, Jurnal Keamanan Nasional (Vol. III, No.1, Mei 2017), hlm. 41.

<sup>5</sup> *Ibid.*, hlm 34.

<sup>6</sup> I Wayan Parthiana, *Op.cit.* (Note 1), hlm. 193.

<sup>7</sup> I Wayan Parthiana, *Op.cit.* (Note 1), hlm 193-204.

- c. Pembajakan kapal;
- d. Pembajakan oleh sebuah kapal perang, kapal atau pesawat udara pemerintah suatu negara yang awaknya memberontak;
- e. perdagangan gelap narkotika atau bahan-bahan psikotropika; dan
- f. penyiaran gelap yang dilakukan di atau dari laut lepas.

Pelayaran yang merupakan bagian dari sarana transportasi laut rentan menjadi target ancaman berupa pembajakan dan perampokan bersenjata. Menurut *Live Piracy Report* yang diselenggarakan oleh *International Chamber of Commerce (ICC)*, terdapat secara rata-rata 20-30 pembajakan kapal laut setiap bulannya.<sup>8</sup> Bahkan, setiap tahunnya diperkirakan \$13-16 miliar hilang akibat pembajakan kapal pengangkut barang setiap tahunnya.<sup>9</sup>

Sebagai negara kepulauan, industri transportasi dan pengangkutan laut merupakan suatu garis kehidupan bagi Republik Indonesia dan dengan semakin maraknya tren pembajakan di laut lepas ataupun di koridor-koridor sempit, dibutuhkan suatu solusi bagi permasalahan yang dihadapi oleh industri perkapalan ini. Perlindungan jalur pengiriman ini merupakan tanggung jawab angkatan laut masing-masing negara, namun perlindungan yang diberikan angkatan laut tidaklah cukup karena sampai saat ini masih terjadi 20-30 pembajakan kapal laut setiap bulannya di berbagai titik di seluruh dunia.<sup>10</sup> Salah satu solusi yang diterapkan oleh perusahaan perkapalan dalam permasalahan ini adalah penggunaan *Private Maritime Security Company (PMSC)*.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Rizky Bayuputra, *Maritime Security Operators dalam Perlindungan Jalur Perdagangan di Abad Ke-21*, <https://lk2fhui.law.ui.ac.id/maritime-security-operators-dalam-perlindungan-jalur-perdagangan-di-abad-ke-21/>, diakses pada 22 Juli 2019.

<sup>9</sup> Dana Dilon, *Piracy in Asia: A Growing Barrier to Maritime Trade*, <https://www.heritage.org/homeland-security/report/piracy-asia-growing-barrier-maritime-trade?renderforprint=1>, diakses pada 22 Juli 2019.

<sup>10</sup> Rizky Bayuputra, *Op.Cit.*(Note 8).

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

*PMSC* merupakan perusahaan swasta yang menyediakan jasa untuk melindungi kapal-kapal komersil.<sup>12</sup> Pada dasarnya, *PMSC* bertugas untuk melindungi kapal yang mereka awaki agar tidak dibajak. Dalam keadaan bahaya, mereka diberikan otoritas berdasarkan prinsip perlindungan diri (*principle of self-defence*) untuk melawan serangan perompak dalam melindungi kapal beserta aset-aset yang berada di dalam kapal tersebut.<sup>13</sup> Mereka dilengkapi dengan senjata mutakhir dan biasanya personel-personel tersebut merupakan mantan tentara atau marinir negara-negara barat. Penggunaan *PMSC* sendiri merupakan konsep yang diterapkan oleh banyak perusahaan perkapalan yang tidak ingin kapal mereka dibajak.<sup>14</sup>

Maraknya penggunaan *PMSC* ini menunjukkan suatu tren baru dalam industri keamanan akhir-akhir ini.<sup>15</sup> Keberadaan *PMSC*, menunjukkan semakin terprivatisasinya masalah pengamanan pelayaran di laut yang terjadi bersamaan dengan semakin maraknya *Private Military Contractor (PMC)* yang bekerja terutama di daerah konflik daratan seperti Irak, Afganistan, dan Suriah.<sup>16</sup>

Sampai saat ini, penggunaan jasa *PMSC* sangatlah efektif untuk meningkatkan keamanan kapal.<sup>17</sup> Meskipun demikian, masih terdapat berbagai kendala dalam pelaksanaannya, yaitu terdapat kesenjangan dan tumpang tindih pada kebijakan hukum dari dua atau lebih negara.

Hal ini karena pada saat *PMSC* beroperasi di atas laut lepas, banyak pihak (negara maupun non-negara) yang terlibat. Pihak negara yang terlibat di antaranya adalah dari pihak negara bendera kapal, negara pesisir, negara

---

<sup>12</sup> James Kraska, *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, (Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2013), hlm 219.

<sup>13</sup> Rizky Bayuputra, *Op.Cit.*(Note 8)

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> Tamara Khandaker, *Hundreds of Secret Russian Mercenaries are Dying in Syria's Civil War*. Vice News: August 10, 2016, <https://news.vice.com/article/hundreds-of-secret-russian-mercenaries-are-dying-in-syrias-civil-war-report-alleges>, diakses 22 Juli 2019.

<sup>17</sup> Susi Lubis, *Peran Amerika Serikat Dalam Pemberantasan Perompakan Bersenjata dan Pembajakan Somalia 2008-2012*, *Journal of International Relations*, (Vol. 1 Nomor 2, Tahun 2015), hlm 18.

dari setiap pegawai, dan negara yang mempekerjakan operator *PMSC*.<sup>18</sup> Pihak non-negara di antaranya adalah perusahaan *PMSC*, perusahaan yang mempekerjakan *PMSC*, pemilik kapal, dan kapten kapal.<sup>19</sup> Dengan melibatkan banyak pihak, menimbulkan adanya tumpang tindih yurisdiksi dari masing-masing negara misalnya mengenai masuknya personel bersenjata ke dalam wilayah dari dua atau lebih negara.

Dalam konteks keamanan maritim, banyak negara yang memiliki larangan membawa senjata ketika memasuki pelabuhan dan perairan teritorial sebagai kebijakan nasionalnya.<sup>20</sup> Persyaratan seragam untuk lisensi, pengawasan, manajemen peralatan, dan sertifikasi operasional serta pelatihan dan kemahiran dalam tugas keamanan termasuk keahlian menembak, penguasaan kapal, dan tanggung jawab profesional lainnya untuk penjaga bersenjata berbeda secara substansial dari satu negara ke negara lainnya.<sup>21</sup>

Seiring dengan berkembangnya perusahaan-perusahaan *PMSC*, *International Maritime Organization (IMO)*, negara, dan industri pelayaran menyiapkan rekomendasi kepada industri pelayaran untuk melakukan standarisasi dan meregulasikan praktik *PMSC*.<sup>22</sup> Regulasi tersebut dimuat dalam *Revised Interim Recommendation for Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area* pada 16 September 2011.<sup>23</sup>

Selain terdapat kesenjangan dan tumpang tindih pada kebijakan hukum dari suatu negara terhadap negara lain, kendala selanjutnya adalah terdapat kekhawatiran terjadinya tindak kekerasan yang lebih tinggi apabila

---

<sup>18</sup> Nouwen Sarah, *What's Wrong with International Law?: Liber Amirocum A.H.A Soons*, (Amsterdam: IOS Press, 2012), hlm 32.

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> Oceans Beyond Piracy, *Privately Contracted Armed Maritime Security*, [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Privately\\_Contracted\\_Armed\\_Maritime\\_Security\\_IssuePaper.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Privately_Contracted_Armed_Maritime_Security_IssuePaper.pdf), diakses pada 8 September 2019.

<sup>22</sup> James Kraska, *Op.Cit.* (Note 12), hlm 220.

<sup>23</sup> Silvia Ciotti Galetti, *Piracy and Maritime Terrorism: Logistics, Strategies, Scenarios*, (Amsterdam: IOS Press, 2012), hlm. 125.

kapal menggunakan *PMSC*.<sup>24</sup> Hal ini menimbulkan pertanyaan siapakah yang bertanggung jawab ketika *PMSC* melakukan pelanggaran hukum pada saat bertugas di atas kapal suatu negara. Apakah kejahatan tersebut tunduk pada yurisdiksi negara yang menjadi kebangsaan dari kapal tersebut atau tunduk pada yurisdiksi negara yang merupakan kewarganegaraan dari *PMSC* yang bersangkutan.

Dengan beberapa kendala di atas, konsep *PMSC* masih berada di dalam ketidakpastian secara hukum, karena legalitas dari *PMSC* masih dipertanyakan. Untuk mengatasi masalah tersebut maka dibutuhkan adanya kejelasan secara hukum mengenai status dari *PMSC* berdasarkan hukum dan juga bentuk pertanggungjawaban *PMSC* apabila melakukan pelanggaran hukum, terutama apabila pelanggaran hukum tersebut terjadi di laut lepas. Untuk menjawab masalah tersebut, dibutuhkan suatu penelitian dan pengkajian yang mendalam untuk selanjutnya diformulasikan dalam suatu skripsi dengan judul **“STATUS HUKUM DAN BENTUK PERTANGGUNGJAWABAN *PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANY (PMSC)* BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL.”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka dapat dirumuskan beberapa rumusan masalah, yaitu:

- a. Bagaimana status hukum *Private Maritime Security Company (PMSC)* berdasarkan Hukum Internasional?
- b. Bagaimana potensi pertanggungjawaban *Private Maritime Security Company (PMSC)* atas pelanggaran hukum yang mungkin dilakukan?

---

<sup>24</sup> Susi Lubis, *Op.Cit.*(Note 17).

### **1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui status hukum dari *PMSC* sebagai personel keamanan di kapal suatu negara berdasarkan Hukum Internasional.
- b. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban *PMSC* atas pelanggaran hukum yang mungkin dilakukannya.

#### **1.3.2 Manfaat Penelitian**

##### **1.3.2.1 Manfaat Teoritis**

Dalam penelitian ini, diharapkan terdapat manfaat teoritis terhadap perkembangan ilmu hukum. Perkembangan ilmu hukum yang dimaksud tersebut khususnya dalam bidang Hukum Internasional terkait status hukum dari *Private Maritime Security Company (PMSC)* sebagai personel keamanan di kapal suatu negara. Selain itu, penelitian ini juga berguna untuk melengkapi bahan kepustakaan terhadap ilmu hukum.

##### **1.3.2.2 Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan memiliki manfaat praktis kepada: Kalangan akademisi maupun praktisi, di mana penelitian ini dapat memberikan pemahaman tentang status hukum dan pertanggungjawaban dari *PMSC* sebagai personel keamanan di kapal suatu negara. Penelitian ini juga dapat menjadi dokumen penulisan apabila para akademisi hendak melakukan penelitian lebih lanjut terkait dengan penelitian ini.

### **1.4 Metode Penelitian**

#### **1.4.1 Jenis Penelitian**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk

diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.<sup>25</sup>

#### 1.4.2 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan menganalisa berbagai hukum positif yang berkaitan dengan tema penelitian. Menurut Soerjono Soekanto, data yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka lazimnya dinamakan data sekunder, sedangkan data yang diperoleh langsung dari masyarakat adalah data primer.<sup>26</sup> Adapun data sekunder yang dimaksud yaitu:

1. Bahan Hukum Primer, yaitu Peraturan Perundang-Undangan yang merupakan sumber hukum positif di Indonesia, serta berbagai konvensi hukum laut internasional yang diantaranya, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 3319), Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 294, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5603), *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982, dsb;
2. Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan-bahan yang merupakan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti buku-buku yang ditulis para ahli hukum yang berpengaruh, jurnal-jurnal hukum, dan lain sebagainya yang berkaitan dengan topik penelitian; dan
3. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan-bahan yang merupakan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum

---

<sup>25</sup> Soerjono Soekanto, *et. al, Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, (Depok: Raja Grafindo Persada, 2015), hlm 13-14.

<sup>26</sup> *Ibid.*, hlm 12-13.

sekunder, seperti kamus, ensiklopedia, dan artikel-artikel relevan yang terkait dengan penelitian.

#### **1.4.3 Analisis Data**

Data-data yang diperoleh dari data sekunder pada bagian di atas akan dilakukan analisis secara kualitatif, yang bukan didasarkan pada jumlah melainkan lebih pada kualitas. Dengan kata lain, penelitian ini akan lebih menekankan pada analisis atau penafsiran hukum yang dikenal, seperti penafsiran otentik, gramatikal, sejarah peraturan perundang-undangan atau sejarah hukum, penafsiran sistematis, ataupun penafsiran futuristik.<sup>27</sup>

### **1.5 Sistematika Penulisan**

Hasil dari penelitian hukum ini akan dituangkan ke dalam beberapa bab yang terdiri dari 5 (lima) bab, yakni sebagai berikut:

#### **BAB I: PENDAHULUAN**

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang atau awal permasalahan dari status hukum dari *PMSC* sebagai personel keamanan di kapal suatu negara. Dalam bab ini juga akan dijelaskan perihal metode penelitian yang digunakan dan pendekatan-pendekatan yang digunakan untuk menganalisa dan memberikan jawaban terhadap rumusan-rumusan masalah dalam penelitian.

#### **BAB II: TINJAUAN UMUM MENGENAI KEAMANAN MARITIM DAN ANCAMAN KEAMANAN MARITIM**

Dalam bab ini dijelaskan tentang pemahaman mengenai keamanan maritim secara luas dan juga membahas berbagai macam ancaman yang ada dalam keamanan maritim berdasarkan Hukum Laut Internasional.

---

<sup>27</sup> C. F. G. Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad Ke-20*, (Bandung: Alumni, 2006), hlm 152.

### **BAB III: *PMSC* SEBAGAI SALAH SATU UPAYA DALAM MENANGGULANGI ANCAMAN KEAMANAN MARITIM**

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang, sejarah, bentuk praktik, dampak peran dari *PMSC*, dan permasalahan terhadap praktik dari *PMSC* sebagai salah satu upaya dalam menanggulangi ancaman keamanan maritim.

### **BAB IV: ANALISIS TERHADAP STATUS HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN *PMSC* BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL**

Dalam bab ini diuraikan secara mendalam mengenai status hukum dan pertanggungjawaban dari *Private Maritime Security Company (PMSC)* yang digunakan sebagai keamanan suatu kapal berdasarkan Hukum Internasional.

### **BAB V: PENUTUP**

Dalam bab ini sebagai bab penutup, terdiri dari kesimpulan, dan saran. Kesimpulan memuat hal-hal yang ditemukan dalam penelitian, serta saran terhadap permasalahan yang timbul dalam penelitian ini dan ditujukan terhadap beberapa pihak.