

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KAPAL TANKER
MT FREYA DAN MT HORSE TERKAIT PELANGGARAN
HAK LINTAS DAMAI DI INDONESIA**

(Skripsi)

Oleh:

GEGA MUHAMMAD AR

1812011104



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KAPAL TANKER
MT FREYA DAN MT HORSE TERKAIT PELANGGARAN
HAK LINTAS DAMAI DI INDONESIA**

Oleh

GEGA MUHAMMAD AR

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM**

Pada

**Bagian Hukum Internasional
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
BAGIAN HUKUM INTERNASIONAL
UNIVERSITAS LAMPUNG
2023**

ABSTRAK
PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KAPAL TANKER
MT FREYA DAN MT HORSE TERKAIT PELANGGARAN
HAK LINTAS DAMAI DI INDONESIA

Oleh

Gega Muhammad AR

Kasus kapal tanker MT Freya dan MT Horse merupakan kasus pelanggaran terhadap hak lintas damai di perairan Indonesia. Pada tanggal 24 Januari 2021, Badan Keamanan Laut (Bakamla) saat melakukan patroli di sekitar Pulau Pejantan mendapati kedua kapal sedang melakukan kegiatan transfer muatan minyak mentah dari kapal ke kapal (*ship to ship*) dalam keadaan berhenti di tengah laut tepatnya di sekitar Pulau Pejantan Provinsi Kepulauan Riau. Bakamla melakukan pemeriksaan dan ditemukan pelanggaran yang dilakukan oleh kedua kapal yaitu berhenti dan buang jangkar, melakukan kegiatan bongkar muat tanpa izin, mematikan *Automatic Identification System* (AIS), serta melakukan pencemaran lingkungan laut. Kemudian, kedua kapal digiring dan diamankan di Perairan Batu Ampar, Kepulauan Batam, Provinsi Kepulauan Riau. Berdasarkan uraian tersebut, permasalahan yang dirumuskan yaitu bagaimanakah pengaturan hak lintas damai dalam UNCLOS 1982 dan bagaimanakah penegakan hukum hak lintas damai dalam kasus kapal tanker MT Freya dan MT Horse menurut peraturan perundang-undangan Indonesia.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian hukum normatif yuridis dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan studi kasus. Sumber yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, baik yang terdiri atas bahan hukum primer yaitu konvensi dan peraturan perundang-undangan, bahan hukum sekunder yaitu jurnal dan buku, serta bahan hukum tersier seperti ensiklopedi, yang diolah dan dianalisis secara kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa *pertama*, pengaturan hak lintas damai dalam UNCLOS 1982 diatur dalam Bab II (Laut Teritorial dan Zona Tambahan), Bagian 3 terdiri dari Pasal 17 – Pasal 32. *Kedua*, Majelis Hakim menjatuhkan terhadap kapal MT Freya dan MT Horse pidana penjara selama 1 (satu) namun pidana tersebut tidak perlu dijalani dengan dikenakan pidana masa percobaan selama 2 tahun. Khusus kapal MT Freya dijatuhkan pidana denda sebesar 2 milyar rupiah.

Kata Kunci : Penegakan Hukum, Hak Lintas Damai, Kasus Kapal Tanker MT Horse dan MT Freya.

ABSTRACT
LAW ENFORCEMENT ON TANKER SHIP
MT FREYA AND MT HORSE RELATED TO OFFENSE
RIGHTS OF PEACEFUL CROSSING IN INDONESIA

By

Gega Muhammad AR

The cases of the MT Freya and MT Horse tankers are cases of violation of the right of innocent passage in Indonesian waters. On 24 January 2021, the Maritime Security Agency (Bakamla) while conducting patrols around Pejantan Island found the two ships carrying out transfers of crude oil cargo from ship to ship (ship to ship) in a state of stop in the middle of the sea to be precise around Pejantan Island, Riau Archipelago Province. Bakamla conducted an inspection and found violations committed by both ships, namely stopping and dropping anchors, carrying out loading and unloading activities without a permit, turning off the Automatic Identification System (AIS), and polluting the marine environment. Then, the two ships were escorted and secured in Batu Ampar Waters, Batam Islands, Riau Islands Province. Based on this description, the problems formulated are how to regulate the rights of innocent passage in UNCLOS 1982 and how to enforce the law of innocent passage in the MT Freya and MT Horse tanker cases according to Indonesian laws and regulations.

The research method used is the juridical normative legal research method using statutory and case study approaches. The sources used in this study were secondary data, both consisting of primary legal materials, namely conventions and laws and regulations, secondary legal materials, namely journals and books, as well as tertiary legal materials such as encyclopedias, which were processed and analyzed qualitatively.

The results showed that first, the arrangement of innocent passage rights in UNCLOS 1982 is regulated in Chapter II (Territorial Sea and Additional Zone), Part 3 consists of Articles 17 – Article 32. Second, the Panel of Judges sentenced the ships MT Freya and MT Horse to imprisonment for 1 (one) but the sentence does not need to be served by being subject to probation for 2 years. Specifically for the ship MT Freya, a fine of 2 billion rupiahs was imposed.

Keywords: Law Enforcement, The Right of Innocent Passage, MT Horse and MT Freya Tanker Cases.

**Judul Skripsi : PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KAPAL TANKER
MT FREYA DAN MT HORSE TERKAIT
PELANGGARAN HAK LINTAS DAMAI DI INDONESIA**

Nama Mahasiswa : Gega Muhammad AR

Nomor Pokok Mahasiswa : 1812011104

Bagian : Hukum Internasional

Fakultas : Hukum



Melly Aida, S.H., M.Hum.
NIP. 19591025 198503 2 014

Ahmad Syofyan, S.H., M.H.
NIP. 19820323 200912 1 003

2. Ketua Bagian Hukum Internasional

Bayu Sujadmiko, S.H., M.H., Ph.D.
NIP 19850429 200812 1 001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua Penguji : Melly Aida, S.H., M.Hum.

Sekretaris Penguji : Ahmad Syofyan, S.H., M.H.

Penguji Utama : Bayu Sujadmiko, S.H., M.H., Ph.D.

2. Dekan Fakultas Hukum



Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S.
NIP 19641218 198803 1 002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 9 Februari 2023

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sebenarnya:

1. Bahwa skripsi dengan Judul **“Penegakan Hukum Terhadap Kapal Tanker MT Freya dan MT Horse Terkait Pelanggaran Hak Lintas Damai di Indonesia”** adalah karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan karya tulis tidak sesuai dengan tata etik ilmiah yang berlaku dengan masyarakat akademik dan hukum yang berlaku atau yang disebut plagiarisme.
2. Bahwa hak intelektual atas karya ilmiah ini, saya serahkan sepenuhnya kepada Universitas Lampung.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, apabila di kemudian hari ternyata ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dan sanksi yang diberikan kepada saya, dan saya bersedia dan sanggup dituntut sesuai dengan hukum yang berlaku.

Bandar Lampung, 9 Februari 2023
Pembuat Pernyataan



Gega Muhammad AR
NPM. 1812011104

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Gega Muhammad AR, lahir di OKU TIMUR, pada tanggal 16 Februari 2001, sebagai anak ketiga dari tiga bersaudara, dari Bapak Ahmad Erwanto dan Ibu Rofiah.

Penulis menyelesaikan Pendidikan Taman Kanak-Kanak (TK) di TK Imam Bonjol pada tahun 2006, Pendidikan Sekolah Dasar di SD Tuguharum Belitang pada tahun 2012, Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 2 Belitang pada tahun 2015, dan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 1 Belitang pada tahun 2018.

Penulis terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur SNMPTN pada tahun 2018. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif mengikuti kegiatan organisasi kemahasiswaan, seperti UKM-F Pusat Studi Bantuan Hukum sebagai Anggota Bidang Internasional tahun 2021 dan Himpunan Mahasiswa Hukum Internasional (HIMA HI) sebagai Kepala Bidang Multimedia tahun 2021. Penulis pernah mengikuti perlombaan peradilan semu hukum internasional sebagai observer tahun 2020 dan competitor tahun 2021 pada *The Philip C. Jessup International Law Moot Court Competition*. Selain itu, penulis juga pernah aktif mengikuti kepanitiaan pada acara *National Moot Court Competition Anti Human Trafficking* (NMCC-AHT) sebagai anggota bidang perlengkapan dan keamanan.

MOTTO

“Belajarlah mengakui kekurangan diri sendiri, dan belajarlah mengakui kelebihan orang lain.”

- Gega Muhammad AR -

“Dan bersabarlah kamu, sesungguhnya janji Allah adalah benar.”

- Q.S Ar-Rum: 60 -

“Hukum tidak diciptakan, ia tumbuh dari keadaan.”

- Azarias -

PERSEMBAHAN

Bismillahirrahmanirrahim...

Puji syukur kepada Allah SWT, atas berkat rahmat dan hidayah-Nya, maka dengan ketulusan dan kerendahan hati serta perjuangan dan jerih payah yang telah diberikan, penulis mempersembahkan karya ilmiah ini kepada:

Kedua orangtua, Ayah (Ahmad Erwanto) dan Ibu (Rofiah), yang senantiasa memberikan dukungan semangat dan limpahan cinta kasih, nasihat, serta doa yang selalu dipanjatkan sehingga menjadi kekuatan bagi penulis untuk menyelesaikan karya ilmiah ini.

Keluarga dan sahabat yang senantiasa memberikan dukungan yang memotivasi penulisan dan almamaterku tercinta...

Universitas Lampung

SANWACANA

Alhamdulillah... Segenap puji dan syukur penulis haturkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, karya ilmiah dengan judul, **“Penegakan Hukum Terhadap Kapal Tanker MT Freya dan MT Horse Terkait Pelanggaran Hak Lintas Damai di Indonesia”** dapat diselesaikan dengan baik. Karya ilmiah ini adalah salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penyelesaian karya ilmiah ini tidak lepas dari bantuan, partisipasi, bimbingan, kerjasama, dan doa dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
2. Bapak Dr. Rudi Natamiharja, S.H., DEA., selaku Wakil Dekan 1 Bidang Akademik dan Kerjasama;
3. Bapak Bayu Sujadmiko, Ph.D, selaku Ketua Bagian Hukum Internasional;
4. Bapak Ahmad Syofyan, S.H., M.Hum., selaku Sekretaris Bagian Hukum Internasional;
5. Ibu Marlia Eka Putri, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing Akademik;
6. Ibu Melly Aida, S.H., M.H., selaku Pembimbing I yang telah dengan sabar membimbing dan memberikan masukan-masukan secara substansial yang dapat melengkapi sempurna skripsi ini;
7. Bapak Abdul Muthalib Tahar, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing II yang telah membimbing dan memberikan pemahaman mengenai materi yang diusung, serta sistematika penulisan skripsi sehingga skripsi ini memiliki kualitas yang baik;

8. Bapak Bayu Sujadmiko, S.H., M.H., Ph.D., selaku Pembahas I yang telah banyak memberikan pencerahan baik substansial atau moral demi kelancaran pembentukan skripsi ini lebih lanjut lagi;
9. Bapak Dr. Rudi Natamiharja, S.H., DEA., selaku Pembahas II yang telah banyak memberikan pencerahan baik substansial atau moral demi kelancaran pembentukan skripsi ini lebih lanjut lagi;
10. Bapak Ahmad Syofyan, S.H., M.Hum., selaku Pembahas III yang telah banyak memberikan pencerahan baik substansial atau moral demi kelancaran pembentukan skripsi ini lebih lanjut lagi;
11. Bapak Naek Siregar, S.H., M.Hum., selaku Pembahas IV, yang telah banyak memberikan pencerahan baik substansial atau moral demi kelancaran pembentukan skripsi ini lebih lanjut lagi;
12. Bapak/Ibu Dosen dan seluruh Dosen dan Staf Administrasi Fakultas Hukum Universitas Lampung, khususnya bagian Hukum Internasional, atas segala bimbingan dan motivasi yang diberikan dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini dan memberikan banyak ilmu pengetahuan yang bermanfaat selama menyelesaikan studi;
13. Kedua orang tua, Ahmad Erwanto dan Rofiah, yang telah menjadi sumber kekuatan dan inspirasi, serta selalu memberikan doa, kasih sayang dan dukungan yang selalu mengiringi perjalanan hidup penulis. Semoga kelak penulis dapat kembali memberikan kebanggaan dan kebahagiaan;
14. Kedua kakak perempuan saya, Teta Anisah AR dan Vega Rahmawati AR, yang telah memotivasi penulis untuk segera menyelesaikan studi secepatnya dan menghadapi masa depan baru;
15. Sahabat serta rekan kerjasama terbaik saya, Shafa Raida AH, Susi Susanti, Resma Dwi Heldiyanti, M. Hafidz Djalal Aminullah, Dewi Indah Purnama Sari, dan teman-teman alumni *The Phillip. C. Jessup Mootcourt Competition* tahun 2019 - 2022 yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu yang telah memberikan banyak pengalaman, warna dan inspirasi baru dalam hidup saya;
16. Teman-teman Himpunan Mahasiswa Hukum Internasional Angkatan 2018, Daryanti, Ikhsan, Asmira, Tia, Ribhi, Rasti, Fahmi, Idza, Nadia,

Thariq, Ananda, Nalurita, Galuh, Putri, Rizkina, dan Lisa, yang sudah bersedia untuk berjuang dan bertahan di HI serta menyemangati satu sama lain untuk kelancaran penyelesaian karya ilmiah masing-masing;

17. Almamater tercinta Fakultas Hukum, Universitas Lampung.
18. Semua pihak yang terlibat dalam penyelesaian skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.
19. Segenap pembaca, terima kasih atas waktu yang telah diberikan untuk membaca skripsi ini dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa tulisan skripsi ini masih memerlukan masukan dan saran baik secara teknis penulisan maupun untuk penelitian lanjutan secara substansi. Namun, besar harapan penulis supaya skripsi ini dapat memberikan manfaat yang besar bagi perkembangan ilmu pengetahuan di masyarakat. Atas semua hal yang terjadi selama pembuatan skripsi ini, penulis ucapkan terima kasih.

Bandar Lampung, 9 Februari 2023

Penulis

Gega Muhammad AR

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
MENYETUJUI.....	iii
MENGESAHKAN	iv
PERNYATAAN.....	v
RIWAYAT HIDUP	vi
MOTTO	vii
PERSEMBAHAN.....	viii
SANWACANA	ix
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR TABEL	xvi
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan Dan Manfaat Penelitian	8
1.4 Ruang Lingkup.....	9
1.5 Sistematika Penulisan	9
II. TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1 Zona – Zona Maritim Menurut UNCLOS 1982	11
2.1.1 Laut Teritorial	11
2.1.2 Zona Tambahan.....	16

2.1.3 Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).....	17
2.1.4 Landas Kontinen	17
2.1.5 Laut Lepas (<i>High Seas</i>).....	18
2.2 Hak Lintas Kapal Asing Di Laut Teritorial Suatu Negara.....	18
2.2.1 Hak Lintas Damai	18
2.2.2 Hak Lintas Transit.....	21
2.2.3 Hak Lintas Alur Laut Kepulauan	22
2.3 Kapal Tanker Minyak	24
2.3.1 Klasifikasi Kapal Tanker Minyak Menurut Tipenya	24
2.3.2 Klasifikasi Kapal Tanker Minyak Menurut Ukurannya.....	25
2.4 Penegakan Hukum Di Laut	25
III. METODE PENELITIAN	32
3.1 Jenis Penelitian.....	32
3.2 Pendekatan Masalah.....	32
3.3 Sumber Data, Pengumpulan Data, Pengolahan Data	33
3.4 Analisis Data	35
IV. PEMBAHASAN.....	36
4.1 Pengaturan Hak Lintas Damai Dalam UNCLOS 1982.....	36
4.1.1 Pengertian Lintas dan Lintas Damai	36
4.1.2 Hak dan Kewajiban Negara Pantai	39
4.1.3 Yurisdiksi Kriminal dan Yurisdiksi Sipil Negara Pantai	46
4.2 Pengaturan Hak Lintas Damai Menurut Hukum Nasional	49
4.2.1 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia... 49	
4.2.2 Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.....	51

4.2.3 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Yang Ditetapkan	52
4.2.4 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.....	54
4.3 Penegakan Hukum Terhadap Kasus Kapal Tanker MT Freya dan MT Horse Menurut Peraturan Perundang-undangan Nasional	55
V. PENUTUP	69
5.1 Kesimpulan	69
5.2 Saran.....	70
DAFTAR PUSTAKA	71

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Titik Koordinat Terjadinya Pelanggaran.....	5
Gambar 2 Kapal MT Freya dan MT Horse.....	6

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data Tindak Pidana Kelautan dan Perikanan Tahun 2016 – 2021	2
Tabel 2. Klasifikasi Kapal Tanker Minyak Menurut Ukurannya	25
Tabel 3. Ringkasan Putusan Kapal Tanker MT Freya dan MT Horse.....	58

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), yang ditandatangani pada Konferensi di Montego Bay, Jamaika, pada tanggal 10 Desember 1982, secara resmi dikenal sebagai Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982 (selanjutnya disebut UNCLOS 1982).¹ UNCLOS 1982 merupakan kesepakatan yang dibuat oleh negara-negara di dunia untuk menyatukan dan mengatur masalah kelautan secara keseluruhan.² Dari aspek geografi UNCLOS 1982 membedakan negara menjadi tiga, yaitu negara tak berpantai, negara pantai, dan negara kepulauan. Negara tak berpantai adalah negara yang tidak mempunyai pantai laut. Negara pantai adalah negara yang mempunyai pantai atau perairan laut. Sedangkan, negara kepulauan adalah negara yang terdiri atas satu atau lebih gugusan pulau.³

Selain mengatur zona maritim, UNCLOS 1982 juga mengatur hak lintas kapal asing melalui laut teritorial negara pantai.⁴ Hak lintas damai, hak lintas transit, dan hak lintas kepulauan adalah tiga jenis hak lintas untuk kapal asing yang diatur oleh UNCLOS 1982.⁵ Hak lintas merupakan hak bagi kapal-kapal asing untuk melintas di perairan laut teritorial negara pantai dengan tunduk pada ketentuan hukum laut internasional, serta undang-undang dan peraturan negara pantai.

¹ Khaidir Anwar, *Hukum Laut Internasional Dalam Perkembangan*, (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2015), hlm. 1.

² I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional Dan Hukum Laut Indonesia*, (Bandung: Yrama Widya, 2014), hlm. 22.

³ Abdul Muthalib Tahar, *Zona-Zona Maritim Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia*, (Bandar Lampung: Justice Publisher, 2019), hlm. 22.

⁴ Didik Mohamad Sodik, "*Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*", (Bandung: Refika Aditama, 2014), hlm. 19.

⁵ Abdul Muthalib Tahar, *Op.Cit.*, hlm. 92-110.

Selain itu, sejak UNCLOS 1982 mengakui gagasan negara kepulauan, hak lintas damai juga berlaku di perairan teritorial negara kepulauan.⁶

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan luas laut sekitar 5,8 juta km² dan garis pantai sepanjang 80.791 km.⁷ Salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia ada di perairan Indonesia.⁸ Diketahui bahwa lebih dari 80% kapal yang membawa barang industri dan bahan baku dari Australia dan Jepang transit melalui perairan Indonesia.⁹ Selain itu, Selat Malaka adalah salah satu jalur maritim terpenting di dunia yang menghubungkan antara Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. Menurut statistik, sekitar 70 hingga 80 ribu kapal berlayar melalui jalur ini setiap tahun.¹⁰ Volume kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia dapat menyebabkan berbagai kegiatan yang melanggar hukum, antara lain pembajakan, perdagangan manusia, penangkapan ikan secara ilegal, dan penyelundupan bahan bakar minyak (BBM), pencemaran lingkungan laut dan lain sebagainya.¹¹

Berdasarkan rekapitulasi data tindak pidana kelautan dan perikanan tahun 2021 yang diterbitkan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Republik Indonesia, menunjukkan jumlah kasus yang terjadi sebagai berikut :

Tabel 1. Data Tindak Pidana Kelautan dan Perikanan Tahun 2016 - 2021¹²

Tahun	Sanksi Administrasi	Tindakan Lain	Proses Hukum	Jumlah Kasus
2021	36	10	167	213
2020	30	3	106	139

⁶ Dwi Astuti Palupi, *Hukum Laut Internasional*, (Padang: LPPM Universitas Bung Hatta, 2022), hlm. 46-47.

⁷ Christina Aryani, "Mendorong Lahirnya RUU Keamanan Laut Dalam Penguatan Sistem Keamanan Laut Nasional", *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, Vol. 3 No. 2, 2021, hlm. 156.

⁸ Eka Martiana Wulansari, "Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem *Single Agency Multy Tasks*", *RechtsVinding Online*, 2014, hlm. 1.

⁹ Suharyono Kartawijaya, "Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Indonesia dan Penegakan Hukumnya", Universitas Brawijaya, 2015, hlm. 3.

¹⁰ "Tiga Negara Pantai Sepakat Tingkatkan Keselamatan Pelayaran Di Selat Malaka Dan Singapura", *Dephub.go.id.*, 2017. Diakses pada tanggal 26 Januari 2023. Available: <https://hubla.dephub.go.id>

¹¹ Iwan Setiawan, "Beragam Tindak Pidana Laut Dalam Hukum Pidana Indonesia", *Jurnal Ilmiah Galuh Justisi*, Vol. 4, No. 1, 2016, hlm. 115.

¹² Teuku Elvitrysyah, et. al., "Rekapitulasi Data Tindak Pidana Kelautan dan Perikanan Tahun 2021", Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2021, hlm. 2.

2019	32	5	114	151
2018	31	1	161	193
2017	27	7	163	197
2016	12	5	220	237
Jumlah	168	31	931	1130

Berdasarkan data di atas jumlah kasus terbanyak terjadi pada tahun 2016, sementara jumlah kasus yang paling sedikit adalah tahun 2020. Jika diperhatikan jumlah kasus dari tahun 2016 – 2020 mengalami penurunan yang cukup signifikan dari 237 – 139 kasus, namun pada tahun 2021 jumlah kasus justru mengalami kenaikan yang cukup signifikan dari 139 – 213 kasus angka tersebut hampir mendekati jumlah kasus pada tahun 2016. Menurut Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) bahwa sebagian besar jenis tindak pidana yang terjadi selama tahun 2021 yaitu berkaitan dengan tindak pidana perikanan sebanyak 181 kasus dan sisanya tindak pidana kelautan sebanyak 32 kasus.¹³

Suatu tindak pidana yang terjadi di wilayah teritorial suatu negara, maka negara memiliki kewenangan penuh untuk melakukan penindakan terhadap pelaku tindak pidana tersebut.¹⁴ Yurisdiksi teritorial memungkinkan suatu negara memiliki kekuasaan penuh terhadap segala sesuatu berupa orang, benda, peristiwa, peraturan, dan masalah-masalah yang terjadi di dalam wilayah teritorialnya. Yurisdiksi teritorial tidak terbatas pada warga negaranya saja, tetapi berlaku juga pada orang asing yang berada di dalam wilayah negaranya, kecuali orang asing tersebut mempunyai hak khusus (seperti perwakilan diplomatik).¹⁵ Pelanggaran hak lintas damai oleh kapal-kapal asing di laut teritorial suatu negara, dalam hal ini negara memiliki yurisdiksi untuk melakukan penegakan hukum terhadap kapal asing tersebut. Hal itu merupakan salah satu contoh bahwa suatu negara memiliki kewenangan untuk melakukan penindakan terhadap warga negara asing di dalam wilayah teritorialnya.

¹³ *Ibid.*, hlm. 24.

¹⁴ Huala Adolf, *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*, (Bandung: Sinar Grafika, 2004), hlm. 145.

¹⁵ Mashyur Effendi, Moh. Ridwan, Muslich Subandi, *Pengantar dan Dasar-Dasar Hukum Internasional*, (Malang: IKIP Malang, 1995), hlm. 91.

Adapun salah satu kasus pelanggaran di perairan Indonesia yang terjadi pada tahun 2021 adalah pelanggaran terhadap hak lintas damai yang dilakukan oleh MT Freya milik Panama dan kapal tanker MT Horse milik Iran, kedua kapal tersebut melakukan transfer minyak mentah (*crude oil*) secara ilegal di Perairan Kepulauan Indonesia. Awalnya, pada 23 Desember 2020, kapal MT Horse berbendera Iran dengan 35 awak kapal berlayar dari pelabuhan Khark Iran dengan membawa lebih dari 280 ribu matriks ton minyak mentah. Setelah itu, kapal menuju Pulau Larak yang terletak di dekat pelabuhan Iran Bandar Abbas untuk mengangkut tiga personil *security guard* yang ditugaskan untuk menjaga keamanan kapal selama berlayar dan dengan membawa tiga peti senjata api. Kapal MT Horse saat berlayar tidak menuju ke koordinat yang ditentukan sesuai *port clearance*¹⁶ dari pelabuhan Bandar Abbas, Iran. Tetapi, justru berlayar ke koordinat 00⁰09'00" S – 107⁰10'30" E yang merupakan wilayah perairan Indonesia. Diketahui kapal MT Horse sampai di wilayah perairan Indonesia pada 19 Januari 2021.¹⁷

Sementara, kapal MT Freya berbendera Panama dengan 25 orang awak kapal, awalnya dari pelabuhan Ying Kou Provinsi Liao Ning Republik Rakyat China berlayar menuju ke Singapura. Pada tanggal 17 Januari 2021, kapal MT Freya sampai di Singapura dan pada keesokan harinya tanggal 18 Januari 2021, MT Freya mendapatkan *port clearance* dari pelabuhan di Singapura dengan tujuan *high sea*. Akan tetapi berdasarkan perintah dari perusahaan Freya Limited, kapal MT Freya diberi perintah untuk berangkat ke titik koordinat 00⁰09'00" S – 107⁰10'30" E untuk melakukan kegiatan pemindahan barang dari kapal ke kapal (*ship to ship*).¹⁸

¹⁶ *Port Clearance* adalah surat persetujuan berlayar yaitu dokumen negara yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Lihat di <https://www.dishub.kukarkab.go.id>.

¹⁷ Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 235/Pid.Sus/2021/PN Btm, hlm. 6-7.

¹⁸ Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 234/Pid.Sus/2021/PN Btm, hlm. 10.



Gambar 1. Titik koordinat kapal tanker MT Freya dan MT Horse melakukan *ship to ship*

Pada tanggal 21 Januari 2021, kapal MT Freya sampai di posisi yang ditentukan dan nakhoda kapal melakukan kontak radio dengan kapal MT Horse yang telah sampai terlebih dahulu, kemudian kontak radio tersebut dijawab oleh nakhoda kapal MT Horse sehingga dipastikan bahwa kapal MT Horse adalah sesuai dengan yang ditentukan perusahaan Freya Limited. Keesokan harinya, 22 Januari 2021, kapal MT Freya mendekat dan bersandar di sebelah kapal MT Horse, untuk melakukan persiapan pemindahan muatan bahan bakar minyak mentah (*crude oil*) dari kapal MT Horse dengan menggunakan selang yang disambungkan ke kapal MT Freya. Saat pemindahan minyak mentah dilakukan, kapal MT Freya melakukan pembuangan *water ballast*¹⁹ ke laut tanpa menghidupkan penyaring minyak dan membuang air limbah ke laut melalui buritan kanan kapalnya.²⁰

Pada tanggal 24 Januari 2021, kapal MT Freya dan MT Horse terdeteksi oleh Badan Keamanan Laut (Bakamla) Indonesia, yang pada saat itu kapal Bakamla KN. Pulau Marore 322 sedang melakukan patroli di sekitar Pulau Pejantan Provinsi Riau dan mendapati spot radar dengan kontak diam berada di luar ALKI I. Dari indikasi tersebut Bakamla menduga ada kapal yang sedang melaksanakan

¹⁹ *Water Ballast* adalah air yang digunakan oleh kapal pada saat muatan kosong atau setengah terisi, sebagai pemberat untuk menjaga stabilitas dan keseimbangan kapal. Lihat di <https://www.jurnalmaritim.com>.

²⁰ Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 234/Pid.Sus/2021/PN Btm, hlm. 11.

kegiatan ilegal. Bakamla segera menuju ke titik tersebut dan didapati kapal MT Freya dan MT Horse sedang melakukan transfer *crude oil* dengan selang saling terhubung dan kapal MT Horse diketahui buang jangkar.²¹



Gambar 2. Foto ini dirilis oleh Bakamla pada 24 Januari 2021, kapal tanker MT Freya (kiri) dan MT Horse (kanan).

Bakamla sebelumnya telah berusaha melakukan kontak radio ke kedua kapal tersebut selama kurang lebih satu jam, namun kedua kapal tersebut belum juga merespon. Kedua kapal kemudian mulai membuka komunikasi setelah beberapa saat. Setelah dapat berkomunikasi, diberitahukan bahwa Bakamla akan memeriksa kedua kapal. Setelah kedua kapal tersebut diperiksa oleh Bakamla, diketahui bahwa kapal MT Freya telah membuang limbah ke laut dengan total volume antara 2500 sampai 3000 m³/jam dengan mengeluarkan cairan berwarna coklat tua mengkilat menyerupai minyak.²²

Selain itu, Kedua kapal diketahui juga menonaktifkan *Automatic Identification System* (AIS) dan menutupi nama kapal menggunakan semacam kain, serta tidak mengibarkan bendera kebangsaan negara kapal. AIS adalah sistem pelacakan kapal otomatis yang memberi informasi tentang keadaan kapal, termasuk perincian posisi, waktu, haluan dan kecepatan kapal demi kepentingan keselamatan pelayaran.²³ Diketahui, Kapal MT Freya mematikan AIS mulai 23

²¹ Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 235/Pid.Sus/2021/PN Btm, hlm. 14.

²² Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 234/Pid.Sus/2021/PN Btm, hlm. 35.

²³ Eva Mazrieva, "Setelah 4 Bulan Disita, Kapal Tanker Iran dan Panama Dibebaskan", *VOA Indonesia*, 30 Mei 2021. Di akses 25 April 2022. <https://voaindonesia.com>.

Januari 2021, sedangkan Kapal MT Kuda mulai 12 Januari 2021. Kedua awak kapal itu kemudian digiring dan diamankan ke Perairan Batu Ampar di Kepulauan Batam.²⁴

Kapal MT Horse yang dikelola oleh *National Iranian Tanker Company* diketahui memiliki 35 orang awak berkebangsaan Iran, sedangkan kapal MT Freya yang dikelola oleh *Shanghai Future Ship Management Co* memiliki 25 orang awak berkebangsaan China.²⁵ Pemerintah Iran melalui Kedutaan Besar di Jakarta menyampaikan klarifikasi-nya tentang masalah penahanan kapal tanker MT Horse terhadap informasi yang menyebutkan bahwa Kementerian Luar Negeri Iran melalui Kedutaan Besarnya di Indonesia telah menyiapkan langkah-langkah hukum untuk menuntut ganti rugi pelayaran kepada Pemerintah Indonesia akibat penahanan tersebut adalah tidak benar, justru sebaliknya Staf Bagian Humas Kedubes Iran Ali Pahlevani Rad menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada para pejabat dan otoritas Indonesia khususnya di kota Batam atas kerja sama dan perhatiannya untuk menyelesaikan masalah ini.²⁶ Sementara, Negara China menyatakan keprihatinan atas ditahannya 25 orang awak kapal asal negaranya yang bekerja di kapal MT Freya berbendera Panama tersebut. Kementerian Luar Negeri China Zhao Lijian meminta kepada pemerintah Indonesia untuk menyelidiki kasus tersebut secara adil dan meminta agar awak kapal China yang ditahan dijamin hak-haknya, serta kesehatan dan keselamatannya.²⁷

Menegakkan hukum di wilayah laut sama dengan mempertahankan kedaulatan negara pantai. Masalah ini perlu dibahas karena berkaitan dengan sikap pemerintah Indonesia dalam menegakkan hukum terkait pelanggaran hak lintas damai oleh kapal tanker MT Freya dan MT Horse. Dalam menangani masalah ini, Indonesia akan disorot oleh negara-negara lain untuk melihat seberapa akurat dan konsisten penegakan hukumnya terhadap kapal asing yang melanggar peraturan

²⁴ Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 235/Pid.Sus/2021/PN Btm, hlm. 8.

²⁵ Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 234/Pid.Sus/2021/PN Btm, hlm. 7; Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 235/Pid.Sus/2021/PN Btm, hlm. 6.

²⁶ Anitana Widya Puspa and Rio Sandy Pradana, "Soal Penahanan Super Tanker, Kedubes Iran Buka Suara" *Bisnis.com.*, 8 Februari 2021. Di akses 6 oktober 2022. <https://bisnis.com>.

²⁷ "China Respon Penahanan Kapal Tanker Iran dan Panama oleh Indonesia" *AsiaToday.id.*, 29 Januari 2021. Di akses 6 oktober 2022. <https://asiatoday.id>.

perundang-undangnya. Oleh karena itu, sangat penting bagi aparat penegak hukum untuk menelaah secara cermat pelanggaran hukum dalam kasus ini agar tidak menimbulkan penafsiran yang tidak akurat. Jika hal itu terjadi, akan mencederai pemahaman aparat penegak hukum dan mencederai citra Indonesia di mata masyarakat dunia.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KAPAL TANKER MT FREYA DAN MT HORSE TERKAIT PELANGGARAN HAK LINTAS DAMAI DI INDONESIA”

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah Pengaturan Hak Lintas Damai Dalam UNCLOS 1982?
2. Bagaimanakah Penegakan Hukum Hak Lintas Damai Dalam Kasus Kapal Tanker MT Freya Dan MT Horse Menurut Peraturan Perundang-undangan Indonesia?

1.3 Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah di atas, maka tujuan utama dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui dan menganalisis bagaimana pengaturan hak lintas damai dalam UNCLOS 1982.
2. Mengetahui dan menganalisis bagaimana penegakan hukum hak lintas damai dalam kasus kapal tanker MT Freya dan MT Horse menurut peraturan perundang-undangan Indonesia.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini terdiri dari dua aspek yaitu:

a. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pandangan, informasi, dan wawasan umum kepada pembaca, khususnya terkait dengan bagaimana pemerintah Indonesia menjunjung tinggi kewajiban hukum domestik dan internasional terhadap mereka yang melanggar hak lintas damai di laut teritorialnya.

b. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu pembaca memahami dan mendapatkan wawasan tentang bagaimana hukum nasional Indonesia dan hukum internasional diterapkan pada hak lintas damai. Selain itu, pembaca studi ini diharapkan dapat mempelajari dan memahami kasus kapal tanker MT Freya dan MT Horse.

1.4 Ruang Lingkup

Dalam penelitian ini, hak lintas damai dalam UNCLOS 1982 dan penerapan hak lintas damai menurut hukum Indonesia dibahas dengan mengacu pada kapal tanker MT Freya dan MT Horse sebagai studi kasus. Konvensi UNCLOS 1982 dan sumber hukum nasional Indonesia, antara lain Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melakukan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melakukan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, menjadi dasar dalam pembahasan ini.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah penulisan dan pengembangan penulisan skripsi ini, diperlukan suatu sistematika penulisan. Terdapat 5 (lima) bab yang menyusun sistematika penelitian ini, yaitu :

I. PENDAHULUAN

Latar belakang masalah, identifikasi masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, dan tata cara penulisan semuanya tercakup dalam bab

pendahuluan. Untuk memudahkan pembaca dalam mempelajari dan memahami isi skripsi, bab ini memberikan garis besar isi skripsi.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Makna yang berkaitan dengan bahasan utama dalam tesis akan dijelaskan dalam bab ini. Selain itu, bab ini memberikan kerangka teoritis untuk membantu pembaca lebih memahami temuan penelitian dan analisis data tesis dalam Bab IV. Mengenai studi pustaka pada bab ini, terdapat penjelasan yang berbeda-beda, seperti untuk zona maritim di negara-negara pantai, pentingnya berbagai hak lintas, penjelasan tentang kapal tanker minyak, dan penegakan hukum laut.

III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini dijelaskan metode yang digunakan dalam penelitian tesis ini, meliputi perbedaan desain penelitian, strategi perumusan masalah, data dan sumber data, teknik pengumpulan data, teknik pengolahan data, dan teknik analisis data. Kemudian, tentang cara penelitian ini akan dilakukan dan di *support* oleh metodologi penelitian ilmiah juga disertakan dalam bab ini.

IV. PEMBAHASAN

Bab ini akan memberikan pembahasan tentang semua data dan analisisnya menggunakan metodologi yang dipilih. Menemukan solusi untuk masalah yang diangkat di bab pembuka adalah tujuan utama debat.

V. PENUTUP

Kesimpulan dan saran dimasukkan dalam bab ini. Kesimpulan berfungsi sebagai solusi atas masalah yang telah ditelaah secara mendalam. Sementara, saran dibuat berdasarkan kesimpulan sebagai informasi tentang pokok bahasan skripsi ini.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Zona – Zona Maritim Menurut UNCLOS 1982

Dalam UNCLOS 1982 zona-zona maritim dibedakan menjadi beberapa bagian yaitu: laut territorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, landas kontinen, laut lepas, dan kawasan. Penetapan lebar zona-zona maritime tersebut ditentukan dengan garis-garis pangkal yang telah diatur dalam UNCLOS 1982. Mengenai pengukuran lebar dari masing-masing zona maritim tersebut, UNCLOS 1982 telah menetapkan terdapat 2 (dua) macam garis pangkal, yaitu:

- a. Garis Pangkal Utama, terdiri dari:
 - 1) Garis pangkal biasa (*normal baseline*)
 - 2) Garis pangkal lurus (*straight baseline*)
 - 3) Garis pangkal kepulauan (*archipelagic baseline*)
- b. Garis pangkal tambahan, terdiri dari:
 - 1) Garis lurus (*straight line*), digunakan terhadap suatu sungai yang mengalir langsung dan bermuara ke laut.
 - 2) Garis penutup (*closing line*), digunakan untuk menutup mulut suatu teluk yang lebar mulutnya tidak melebihi 24 mil laut.

2.1.1 Laut Territorial

Menurut Mochtar Kusumaatmadja laut territorial merupakan “bagian dari perairan nasional berupa suatu jalur yang terletak disepanjang pantai antara garis pangkal dan garis batas luar (*outer limit*) laut territorial.” Sedangkan menurut Abdul Muthalib Tahar, laut territorial adalah “bagian dari perairan nasional, berupa suatu jalur yang lebarnya tidak melebihi 12 mil laut yang terletak antara garis pangkal dan garis batas luar (*outer limit*) laut territorial”. Apabila dianalisis, dari kedua pendapat tersebut memiliki kesamaan, yaitu laut territorial merupakan bagian dari perairan nasional dan terletak diantara garis pangkal dan garis batas luar (*outer*

limit) laut teritorial. Perbedaannya ada pada batas (*limit*) luas laut teritorial sebagaimana yang dikemukakan Abdul Muthalib Tahar bahwa laut teritorial tidak boleh melebihi 12 mil laut dari garis pangkal (sesuai dengan Pasal 3 UNCLOS 1982), sedangkan Mochtar Kusumaatmadja tidak menjelaskan berapa lebar laut teritorial tersebut. Hal ini dapat dimaklumi karena pendapat Mochtar Kusumaatmadja ini masih berdasarkan pada UNCLOS 1958 tentang laut teritorial dan zona tambahan, dimana mengenai ketentuan lebar laut teritorial belum diatur.²⁸ Adapun unsur-unsur laut teritorial yang dapat diuraikan dari kedua pendapat tersebut, yaitu:

- a) Laut teritorial itu merupakan bagian dari perairan nasional (khususnya negara yang memiliki pantai atau berbatasan langsung dengan laut);
- b) Berupa suatu jalur laut (yaitu ruang antara dua garis, yaitu garis pangkal dan batas luar laut teritorial);
- c) Batas maksimal laut teritorial adalah 12 mil laut (artinya tidak boleh melebihi, tetapi boleh kurang dari batas tersebut);
- d) Diukur dari garis pangkal ke arah sisi laut (garis pangkal terletak di titik terluar wilayah daratan yang mengarah ke laut);
- e) Dibatasi oleh garis batas luar (*outer limit*) laut teritorial.²⁹

UNCLOS 1982 menetapkan bahwa setiap negara pantai memiliki laut teritorial (*territorial sea*) dan zona tambahan (*contiguous zone*) yang diatur di dalam Bab II UNCLOS 1982 yang berjudul "*Territorial Sea and Contiguous Zone*". UNCLOS 1982 tidak menjelaskan secara eksplisit tentang pengertian dari laut teritorial, akan tetapi Pasal 3 menyatakan bahwa "*Setiap negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan Konvensi ini.*" Berdasarkan pasal tersebut diketahui bahwa semua negara (negara pantai) dapat menetapkan laut teritorial sampai batas maksimum 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal yang telah disebutkan di atas. Selanjutnya, Pasal 4 menentukan bahwa "*Batas terluar laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat garis pangkal, sama dengan lebar laut teritorial.*" Berdasarkan

²⁸ Abdul Muthalib Tahar, *Op. Cit.*, hlm. 25.

²⁹ *Ibid.*, hlm. 26.

ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 di atas dapat disimpulkan bahwa lebar laut teritorial tidak boleh melebihi 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal dan batas terluar laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat garis pangkal sama dengan lebar laut teritorial.

Menurut UNCLOS 1982, Pasal 2 ayat (1) menegaskan bahwa kedaulatan negara pantai meliputi wilayah daratannya dan perairan pedalaman/perairan kepulauan negara kepulauan termasuk alur laut yang berbatasan dengannya yang disebut laut teritorial. Ini menekankan status hukum laut teritorial, ruang udara, dasar laut, dan tanah di bawahnya. Selain itu, Pasal 2 Ayat (2) dan (3) menyatakan bahwa negara pantai dapat melaksanakan kedaulatan atas laut teritorial dengan tunduk pada ketentuan dan peraturan UNCLOS 1982 serta peraturan hukum internasional lainnya. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut serta dasar laut dan tanah di bawahnya.

Dalam hal kedaulatan, ini berarti bahwa negara memiliki kewenangan penuh untuk memberlakukan dan menegakkan hukum di dalam wilayahnya.³⁰ Menurut filosofi, kedaulatan adalah penguasaan total atas suatu wilayah. Fondasi untuk pembentukan negara adalah kontrol total atas wilayah.³¹ Dengan demikian, jelaslah bahwa kedaulatan negara merupakan kekuatan yang paling besar untuk memaksakan hukum atas warga negara dan segala sesuatu yang terjadi di dalam batas negara, termasuk wilayah perairannya.

Menurut UNCLOS 1982, terdapat beberapa garis pangkal yang dapat digunakan untuk memperkirakan lebar laut teritorial untuk menentukan lebarnya. Garis pangkal ini meliputi :

1) Garis pangkal biasa (*normal baseline*)

Menurut Pasal 5 UNCLOS 1982 garis pangkal biasa atau normal yaitu “*garis air rendah sepanjang pantai sebagaimana terlihat pada peta skala besar yang diakui resmi oleh negara pantai tersebut*”. Garis pangkal biasa

³⁰ M. Iman Santoso, “Kedaulatan dan Yurisdiksi Negara Dalam Sudut Pandang Keimigrasian”, *Binamulia Hukum*, Vol. 7 No. 1, Juli 2018, hlm. 2.

³¹ Sigit Riyanto, “Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional”, *Yustisia*, Vol. 1 No. 3, 2012, hlm. 6.

digunakan kepada negara yang garis pantainya tidak berliku-liku dan menikung ke dalam. Selanjutnya, Pasal 6 UNCLOS 1982 juga menentukan bahwa “*Dalam hal pulau yang terletak pada atol atau pulau yang mempunyai karang-karang di sekitarnya, maka garis pangkal untuk mengukur lebar laut teritorial adalah garis air rendah pada sisi karang ke arah laut sebagaimana ditunjukkan oleh tanda yang jelas untuk itu pada peta yang diakui resmi oleh Negara pantai yang bersangkutan.*” Apabila pengukuran laut teritorial menggunakan garis pangkal biasa, maka di sepanjang pantai tidak ada perairan pedalaman.

2) Garis pangkal lurus (*straight baseline*)

Garis pangkal lurus pada umumnya digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial pada negara yang garis pantainya terdapat banyak lekukan-lekukan seperti teluk, mulut sungai, dan lain-lain. Pasal 7 Ayat (1) menyatakan bahwa:

“(1) Di tempat dimana garis pantai menjorok jauh ke dalam dan menikung ke dalam atau jika terdapat suatu deretan pulau sepanjang pantai di dekatnya, cara penarikan garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik yang tepat dapat digunakan dalam menarik garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur.”

3) Garis pangkal kepulauan (*archipelagic baseline*)

Secara khusus hanya negara-negara yang mendeklarasikan dirinya sebagai negara kepulauan yang dapat menggunakan garis dasar kepulauan ini. Walaupun secara fisik menyerupai negara kepulauan, negara yang tidak mendeklarasikan dirinya sebagai negara kepulauan tidak dapat menetapkan garis pangkal kepulauan, meskipun negara tersebut secara geografis berbentuk kepulauan. Negara yang tidak mendeklarasikan diri sebagai negara kepulauan tersebut hanya dibatasi menggunakan garis pangkal lurus dan garis pangkal biasa untuk menentukan ukuran laut teritorialnya. Menurut Pasal 48 UNCLOS 1982, pengukuran lebar laut teritorial negara kepulauan, zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif, dan landas kontinen

harus diambil dari garis pangkal kepulauan yang ditetapkan sesuai dengan persyaratan Pasal 47.

Berdasarkan Pasal 47 Ayat (1) bahwa “*Suatu Negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan itu, dengan ketentuan bahwa di dalam garis pangkal demikian termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah dimana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol, adalah antara satu berbanding satu dan sembilan berbanding satu.*” Hak suatu negara kepulauan untuk menetapkan garis pangkal kepulauan ditegaskan dalam Ayat (1). Selanjutnya dijelaskan cara menarik garis pangkal kepulauan dengan cara menggabungkan titik terjauh pulau terjauh dengan karang kering terjauhnya. Dengan syarat perbandingan luas laut dengan luas daratan (termasuk atol) masing-masing adalah satu banding satu dan sembilan banding satu, khususnya yang berkaitan dengan garis pangkal pulau-pulau besar dan suatu luasan.³² Panjang garis pangkal kepulauan yang dapat ditarik oleh negara kepulauan dibatasi sampai dengan 100 mil laut, kecuali 3% dari jumlah garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi panjang itu sampai dengan paling banyak 125 mil laut, sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 47 Ayat (2) UNCLOS 1982.

4) Garis lurus (*straight line*)

Penggunaan garis lurus ini dimaksudkan digunakan untuk menutup mulut sungai yang bermuara langsung ke laut. Pada Pasal 9 dinyatakan bahwa “*Apabila suatu sungai mengalir langsung ke laut, garis pangkal adalah suatu garis lurus melintasi mulut sungai antara titik-titik pada garis air rendah kedua tepi sungai.*” Garis lurus inilah yang melintasi mulut sungai inilah yang akan menjadi garis pangkal untuk menentukan lebar laut

³² I Wayan Parthiana, *Op.Cit.*, hlm. 77.

teritorial. Sedangkan, perairan yang terletak pada sisi darat dari garis lurus adalah perairan pedalaman.³³

5) Garis penutup (*closing lines*)

Menurut Pasal 10 Ayat (1) UNCLOS 1982 penggunaan garis penutup ini dikhususkan digunakan untuk menutup mulut suatu teluk pada suatu negara pantai yang akan dijadikan tempat garis pangkal sebagaimana halnya garis lurus. Pada Pasal 10 Ayat (2) UNCLOS 1982 dijelaskan pengertian teluk yaitu suatu lekukan yang jelas lekukannya berbanding sedemikian rupa dengan lebar mulutnya sehingga terdapat perairan yang tertutup, namun suatu lekukan tidak akan dianggap sebagai suatu teluk, kecuali apabila luas teluk lebih luas daripada luas setengah lingkaran yang garis tengahnya adalah suatu garis yang ditarik melintasi mulut lekukan tersebut.

2.1.2 Zona Tambahan

Zona tambahan diatur di dalam Pasal 33 Ayat (1) dan (2) UNCLOS 1982, menyatakan bahwa:

“(1) Dalam suatu zona yang berbatasan dengan laut teritorialnya, yang dinamakan zona tambahan, Negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan untuk :

- (a) mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorialnya;*
- (b) menghukum pelanggaran peraturan perundang-undangan tersebut di atas yang dilakukan di dalam wilayah atau laut teritorialnya.*

(2) Zona tambahan tidak dapat melebihi lebih 24 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur.”

Berdasarkan isi Pasal 33 di atas diketahui bahwa di wilayah laut yang dinamakan zona tambahan tersebut negara pantai/negara kepulauan mempunyai kewenangan terbatas yaitu: untuk mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter dan sekaligus menghukum para pelanggar peraturan perundang-undangan tersebut yang dilakukan di dalam wilayah atau laut teritorialnya.³⁴ Kemudian, pada Ayat (2) di atas dijelaskan mengenai lebar

³³ Abdul Muthalib Tahar, *Op.Cit.*, hlm. 28-29.

³⁴ *Ibid.*, hlm. 38.

maksimum zona tambahan yaitu 24 mil laut dari garis pangkal dari titik dimana lebar laut teritorial diukur.³⁵

2.1.3 Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Karena sebelumnya tidak diatur oleh UNCLOS 1958, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) merupakan rezim baru dalam hukum laut. ZEE dalam UNCLOS 1982 diatur di Pasal 55 sampai 75 Bab V tentang Zona Ekonomi Eksklusif. Dalam UNCLOS 1982, definisi ZEE tidak diberikan secara rinci. Akan tetapi, Pasal 55 UNCLOS 1982 menentukan bahwa:

“Zona ekonomi eksklusif adalah suatu daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial, yang tunduk pada rezim hukum khusus yang ditetapkan dalam Bab ini berdasarkan mana hak-hak dan yurisdiksi negara pantai dan hak-hak serta kebebasan-kebebasan negara lain, diatur oleh ketentuan-ketentuan yang relevan dalam Konvensi ini.”

Selanjutnya, pada Pasal 57 ditentukan bahwa:

“Zona ekonomi eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial.”³⁶

Berdasarkan kedua Pasal tersebut (Pasal 55 dan Pasal 57), maka dapat dirumuskan suatu pengertian tentang ZEE, yakni “suatu daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial yang lebarnya tidak melebihi 200 mil laut yang diukur dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial, berdasarkan mana hak-hak dan yurisdiksi negara pantai hak-hak serta kebebasan-kebebasan negara lain, diatur oleh ketentuan-ketentuan dalam Konvensi ini” (Abdul Muthalib Tahar, 2019).³⁷

2.1.4 Landas Kontinen

Secara terbatas, UNCLOS 1982 secara tegas membahas ukuran dan ruang lingkup landas kontinen. Dengan perumusan yang komprehensif dan dibatasi ini, mungkin akan lebih jelas makna landas kontinen, khususnya tepi luarnya. Memperjelas

³⁵ I Wayan Parthiana, *Op.Cit.*, hlm. 88.

³⁶ Abdul Muthalib Tahar, *Op.Cit.*, hlm. 39.

³⁷ *Ibid.*

batas antara negara pantai dan wilayah (area) sebagai pranata hukum laut internasional yang baru menjadi prioritas utama ketika menyoroti batas terluar landas kontinen.³⁸

Landas kontinen diatur di dalam Bab VI yang secara khusus membahas tentang Landas Kontinen (Pasal 76 – Pasal 85) UNCLOS 1982. Pada Pasal 76 Ayat (1) dinyatakan bahwa:

“Landas kontinen suatu Negara pantai meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratannya hingga pinggir luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggir luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut.”

2.1.5 Laut Lepas (*High Seas*)

Laut lepas atau sering disebut juga laut bebas merupakan wilayah laut yang tidak dimiliki oleh negara atau pihak manapun.³⁹ Sehingga semua negara berhak untuk memanfaatkan sumber daya yang terkandung di dalamnya. Mengenai Status hukum laut lepas Pasal 88 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa *“laut lepas dicadangkan untuk maksud damai”*. Laut lepas diatur dalam Bab VII tentang Laut Lepas (*High Seas*) UNCLOS 1982, yang terdiri dari Pasal 86 – Pasal 115. Pengertian mengenai laut lepas menurut Pasal 86 UNCLOS 1982, yaitu:

“Ketentuan Bab ini berlaku bagi semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, dalam laut teritorial atau dalam perairan pedalaman suatu Negara, atau dalam perairan kepulauan suatu Negara kepulauan. Pasal ini tidak mengakibatkan pengurangan apapun terhadap kebebasan yang dinikmati semua Negara di zona ekonomi eksklusif sesuai dengan pasal 58.”

2.2 Hak Lintas Kapal Asing Di Laut Teritorial Suatu Negara

2.2.1 Hak Lintas Damai

³⁸ I Wayan Parthiana, *Op.Cit.*, hlm. 170.

³⁹ Sefriani, *Hukum Internasional : Suatu Pengantar*, (Depok: Rajawali Pers, 2018), hlm. 183.

Hak lintas damai sudah ada sejak zaman dahulu, sebelum Konferensi Jenewa tahun 1958 diadakan, terlebih dahulu Konferensi Institut *de Droit International* yang diadakan di Amsterdam tahun 1957, yang menyatakan bahwa “*kapal asing mempunyai hak lintas damai di laut wilayah suatu negara, termasuk hak untuk berhenti dan melemparkan sauh, bila terjadi insiden pelayaran atau terpaksa oleh keadaan force majeure atau dalam keadaan bahaya.*”⁴⁰

Pengaturan tentang hak lintas damai dalam UNCLOS 1982 dapat ditemukan di dalam Bab II tentang Laut Teritorial (*territorial sea*) dan Zona Tambahan (*contiguous zone*), Bagian 3 (tiga) yang terbagi menjadi tiga sub-bagian, yaitu: a) peraturan yang berlaku bagi semua kapal, terdiri dari Pasal 17 – Pasal 26; b) peraturan yang berlaku bagi kapal niaga dan kapal pemerintah lainnya yang ditujukan untuk komersial, terdiri dari Pasal 27 – Pasal 28; dan c) peraturan yang berlaku bagi kapal perang dan kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial, terdiri dari Pasal 29 – Pasal 32.⁴¹

Menurut Pasal 17 UNCLOS 1982, semua kapal baik dari negara berpantai maupun tak berpantai, memiliki hak lintas damai melintasi perairan teritorial negara pantai. Namun, sesuai dengan UNCLOS 1982, terdapat tambahan wilayah laut di mana kapal asing dapat menggunakan hak lintas damainya. Artinya, hak lintas damai tidak berlaku begitu saja di laut teritorial, tetapi berlaku juga pada wilayah laut berikut :

- a. Perairan pedalaman, terbentuk akibat penarikan garis pangkal lurus.⁴²
- b. Selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.⁴³
- c. Perairan kepulauan, menurut Pasal 52 Ayat (1) ditentukan bahwa “*dengan tunduk pada ketentuan Pasal 53 dan tanpa mengurangi arti ketentuan Pasal 50, kapal semua negara menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai ketentuan dalam Bab II, bagian 3*”.

⁴⁰ Muhammad Fajrin, Tinjauan Hukum Terhadap Hak Lintas Damai Di Perairan Nusantara, Skripsi, Universitas Hasanuddin Makassar, 2012, hlm. 27.

⁴¹ I Wayan Parthiana, *Op.Cit.*, hlm. 105-106.

⁴² *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*, Pasal 8.

⁴³ *Ibid.*, Pasal 45.

Pengertian tentang lintas dinyatakan dalam Pasal 18, yaitu:

“(1) *Lintas berarti navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan:*

- (a) *melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (roadstead) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau*
- (b) *berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (roadstead) atau fasilitas pelabuhan tersebut.*

(2) *Lintas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin. Namun demikian, lintas mencakup berhenti dan buang jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena force majeure atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan.”*

Menurut Ayat (1) di atas diakui secara tegas bahwa hak lintas damai bagi kapal asing berlaku di laut teritorial dan perairan pedalaman. Hak lintas damai yang dilakukan oleh kapal asing telah disebutkan untuk berbagai tujuan, antara lain berlalu melintasi perairan laut teritorial atau melintasi perairan pedalaman saja, berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan lainnya yang berada di laut teritorial atau perairan pedalaman. Lalu, pada Ayat (2) menegaskan bahwa apabila kapal asing tersebut bermaksud hanya melintasi saja, maka kapal asing tersebut harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin dan tidak boleh berhenti atau buang jangkar di tengah laut. Kecuali, dibolehkan untuk berhenti atau buang jangkar jika terjadi karena ada keadaan bahaya di laut, dalam kondisi kesulitan, atau menolong orang di tengah laut atau hal-hal lain yang berkaitan dengan navigasi lazim.⁴⁴

Dalam hukum nasional Indonesia sendiri pengaturan mengenai hak lintas damai diatur di dalam Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Bab III, Bagian Pertama tentang Hak Lintas Damai terdiri dari Pasal 11 – 17. Dalam Pasal 11 Ayat (1) dijelaskan bahwa “*kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.*” Pasal tersebut sejalan dengan Pasal 17 UNCLOS 1982 yang menjelaskan hal demikian. Namun demikian, Pemerintah Indonesia menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002

⁴⁴ I Wayan Parthiana, *Op.Cit.*, hlm. 106-107.

tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melakukan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia untuk melaksanakan syarat-syarat yang tercantum dalam undang-undang ini. Menurut Pasal 1, 2, dan 3 Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002, pengertian lintas damai dan lintas damai dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia digunakan untuk menjelaskan hak lintas damai bagi kapal asing melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.

2.2.2 Hak Lintas Transit

Dalam UNCLOS 1982 ditentukan bahwa pihak yang memiliki hak untuk melakukan lintas transit (*transit passage*) adalah semua kapal dan pesawat udara, baik itu kapal komersial maupun kapal perang.⁴⁵ Pengaturan lintas transit dalam UNCLOS 1982 dapat ditemukan di dalam Bab III tentang Selat yang digunakan untuk Pelayaran Internasional, Bagian 2, dari Pasal 37 – 44. Meminjam pengertian selat (*straits*) dalam konsep geografis menurut Erik Bruel yang dikutip oleh Etty R. Agoes, yaitu suatu wilayah perairan yang memenuhi persyaratan berikut:

- 1) Merupakan bagian dari laut;
- 2) Merupakan penyempitan dari bagian laut yang lebih luas;
- 3) Memisahkan dua bagian daratan; dan
- 4) Menghubungkan dua bagian laut.⁴⁶

Ruang lingkup selat yang digunakan untuk lintas transit menurut Pasal 37 UNCLOS 1982 ditentukan bahwa “*Bagian ini berlaku bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya.*” Berdasarkan ketentuan tersebut lintas transit hanya berlaku pada selat-selat yang menghubungkan satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.⁴⁷

Pengertian selat menurut Pasal 38 Ayat (2) UNCLOS 1982 bahwa “*Lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan berdasarkan Bab ini*

⁴⁵ *Ibid.*, hlm. 121.

⁴⁶ Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982: Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, (Bandung: Abardin, 1991), hlm. 17-18.

⁴⁷ Abdul Muthalib Tahar, *Op.Cit.*, hlm. 106.

semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.” Dari ketentuan tersebut dapat ditarik syarat-syarat dari hak lintas transit ini, yaitu: *Pertama*, pelayaran ataupun penerbangan itu hanya semata-mata untuk tujuan melewati perairan laut pada atau ruang udara di atas selat tersebut. Jadi, tanpa singgah atau memasuki pelabuhan negara pantai; *Kedua*, pelayaran atau penerbangan itu harus dilakukan secara terus menerus langsung, dan secepat mungkin.

2.2.3 Hak Lintas Alur Laut Kepulauan

Hak lintas damai berlaku juga pada perairan negara kepulauan seperti yang diatur dalam Pasal 52 Ayat (1) yang menyatakan “*Dengan tunduk pada Pasal 53 dan tanpa mengurangi ketentuan Pasal 50, kapal semua negara menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai dengan ketentuan Bab II, Bagian 3 yang secara khusus mengatur tentang hak lintas damai bagi kapal-kapal asing di laut teritorial negara pantai.*” Atas dasar tersebut, ketentuan-ketentuan seperti yang disebutkan dalam Pasal 18 sampai Pasal 23 UNCLOS 1982 berlaku untuk setiap kapal asing sewaktu melakukan lintas damai melalui perairan kepulauan.⁴⁸ Disebutkan sebelumnya ketentuan Pasal 50 yang merupakan aturan tentang penetapan batas perairan pedalaman yang berada di dalam perairan kepulauan, yang penetapannya sama dengan ketentuan Pasal 9, 10, dan 11 UNCLOS 1982.

Selanjutnya ketentuan Pasal 52 Ayat (2) yang pada intinya mengatur apabila terdapat kondisi yang mengharuskan suatu negara kepulauan untuk melindungi keamanan negaranya. Maka, negara kepulauan dapat menanggukkan sementara hak lintas damai tersebut di daerah tertentu pada perairan kepulauannya. Penanggukan itu harus berlaku bagi semua kapal, jadi tidak boleh diterapkan secara diskriminatif, baik secara formal maupun secara nyata. Penanggukan tersebut berlaku setelah diumumkan secara luas dan terbuka sebagaimana mestinya.

⁴⁸ Irawati, “Pengaturan Tentang Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di Indonesia”, Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 11, No. 3, 2009, hlm. 5-6.

Di samping itu, terdapat juga hak lintas alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*) yang secara khusus diatur dalam Pasal 53 Ayat (1) – (12). Berkaitan dengan hak lintas alur laut kepulauan, Indonesia telah mengatur hak lintas alur laut kepulauannya di dalam Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, secara spesifik terdapat di dalam Bab III, Bagian 2 (dua) terdiri atas Pasal 18 dan Pasal 19. Menurut Pasal 1 Angka 8 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996, Alur Laut Kepulauan adalah alur laut yang dilalui kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melakukan pelayaran dan penerbangan yang lazimnya hanya untuk transit terus menerus, langsung dan secepat mungkin. dan tidak terhalang melalui atau di atas laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian lainnya.

Berkenaan hak lintas alur laut kepulauan, Pasal 18 Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996 menentukan dalam Ayat (1) ditegaskan “*Lintas alur laut kepulauan dalam alur-alur laut yang khusus ditetapkan adalah pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi dengan 44 cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang.*” Selanjutnya, pada Ayat (2) menjelaskan bahwa “*Segala jenis kapal dan pesawat udara negara asing, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia, antara satu bagian dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dengan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.*” Namun, mengenai hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur kepulauan sebagaimana yang dimaksud dalam Ayat (1) dan Ayat (2) tidak dijelaskan di dalam undang-undang ini tetapi dijelaskan secara rinci di dalam Peraturan Pemerintah.⁴⁹ Peraturan Pemerintah yang mengatur tentang hak lintas alur kepulauan di Indonesia adalah Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Yang Ditetapkan.

⁴⁹ Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Pasal 18 Ayat (3).

2.3 Kapal Tanker Minyak

Kapal tanker merupakan sebuah kapal yang digunakan untuk mengangkut barang seperti cairan, minyak, gas serta jenis likuid tertentu. Kapal tanker memang dirancang khusus untuk melakukan tugas distribusi minyak mentah atau cairan tertentu dalam jumlah besar. Kapal tanker untuk mengukur kapasitas angkutnya biasanya menggunakan ton bobot mati atau *Deadweight Tonnage* (DWT) yang merupakan berat total kapal (termasuk kargo, awak, perbekalan, dan lain-lain) dikurangi berat kapal ketika kosong.⁵⁰

2.3.1 Klasifikasi Kapal Tanker Minyak Menurut Tipenya

1. Tanker Produk (*Product Tanker*)

Kapal tanker produk memiliki fungsi untuk mengangkut produk minyak yaitu hasil dari pengolahan minyak mentah. Kapal ini dilengkapi dengan dua jenis tangki yang berbeda yang bertujuan untuk menampung dua jenis minyak yakni minyak *clean product* dan *dirty product*. *Clean product* adalah minyak ringan contohnya seperti bensin, minyak tanah, serta solar. Sedangkan, *dirty product* adalah minyak berat seperti minyak bakar serta residu. Ukuran tanker produk cenderung lebih kecil dibandingkan dengan tanker minyak pada umumnya. Hal tersebut dikarenakan destinasi yang dituju oleh kapal ini adalah pasar.⁵¹

2. Tanker Minyak Mentah (*Crude Oil*)

Kapal tanker minyak mentah secara khusus digunakan untuk memuat minyak mentah dari beberapa titik atau lokasi penggalian menuju pabrik penyulingan dari minyak mentah tersebut. Sebagian besar minyak dalam kondisi mentah dimuat serta dipindahkan oleh kapal ini untuk nantinya diproses melalui penyulingan dalam beberapa tingkatan sesuai dengan kebutuhan produknya. Ukuran kapal

⁵⁰ www.strausscenter.org, "Strait of Hormuz - Types of Tankers - The Strauss Center" *The Strauss Center*. Di akses 24 November 2022. Available: www.strausscenter.org.

⁵¹ www.suzuki.co.id, "Mengenal Lebih Dekat Kapal Tanker dan Fungsinya | Suzuki Indonesia" *Suzuki Indonesia*. Di akses 24 November 2022. Available: www.suzuki.co.id.

tanker minyak mentah lebih besar jika dibandingkan dengan tanker minyak lainnya.⁵²

2.3.2 Klasifikasi Kapal Tanker Minyak Menurut Ukurannya

Tabel 2. Klasifikasi Kapal Tanker Menurut Ukurannya

Klasifikasi	Deadweight Tonnage (DWT)
Medium Range	25.000 – 50.000
Panamax	50.000 – 75.000
Aframax	75.000 – 120.00
Suezmax	120.000 – 180.000
VLCC (<i>Very Large Crude Carriers</i>)	200.000 – 320.000
ULCC (<i>Ultra Large Crude Carriers</i>)	320.000+

Kapal tanker jenis VLCC memiliki kapasitas yang dapat mengangkut dua juta barel minyak mentah dan kapal tanker jenis ULCC dapat mengangkut sekitar tiga juta barel minyak mentah. Untuk kapal Panamax adalah kapal tanker terbesar yang dapat masuk ke Terusan Panama, sedangkan Aframax dan Suezmax adalah kapal tanker terbesar yang dapat masuk melalui Terusan Suez.⁵³

Berdasarkan data dari *marinetraffic.com* kapal MT Horse dengan nomor IMO: 9362061 memiliki kapasitas angkut sebesar 317.367 DWT dan 163.660 GT⁵⁴ dan kapal MT Freya dengan nomor IMO: 9180164 memiliki kapasitas angkut sebesar 306.307 DWT dan 160.216 GT.

2.4 Penegakan Hukum Di Laut

Menurut Soerjono Soekanto yang mengutip Purnadi Purbacaraka, penegakan hukum adalah kegiatan mengharmonisasikan hubungan nilai yang kokoh dan

⁵² Mohit, "Different Types of Tankers: Extensive Classification of Tanker Ships" *Marine Insight*. Di akses 23 November 2022. Available: www.marineinsight.com.

⁵³ www.strausscenter.org, "Strait of Hormuz - Types of Tankers - The Strauss Center" *The Strauss Center*. Di akses 24 November 2022. Available: www.strausscenter.org.

⁵⁴ *Gross Tonnage (GT)* adalah volume ruangan kapal dalam meter kubik meliputi volume ruangan kapal, kecuali tunnel (terowongan), lubang poros baling-baling, *chain locker* (tempat jangkar) dan alas ganda. Lihat di <https://www.glosarium.org>.

mewujudkan sikap tindakan sebagai rangkuman tahap akhir penerjemahan nilai untuk menciptakan, memelihara, dan memelihara (mengendalikan) kehidupan perdamaian sosial. Sementara, Satjipto Rahardjo berpendapat bahwa penegakan hukum adalah upaya mewujudkan gagasan.⁵⁵ Selain itu, Soewardi M. mengklaim bahwa pengertian penegakan hukum secara umum mengacu pada tugas menjalankan atau menegakkan peraturan. Lebih lanjut dikatakan bahwa sistem hukum yang sehat berkaitan pada keseimbangan prinsip-prinsip moral dengan persyaratan hukum dan perilaku yang aktual.⁵⁶ Berdasarkan pengertian penegakan hukum di atas, maka penegakan hukum adalah suatu kegiatan oleh negara atau aparaturnya berdasarkan kedaulatan negara (ketentuan hukum nasional) atau berdasarkan ketentuan hukum internasional, dengan maksud agar ketentuan tersebut dapat dihormati dan dipatuhi oleh semua pihak atau badan hukum, serta negara sebagai subjek hukum.⁵⁷

Dalam hukum laut internasional (UNCLOS 1982) dijelaskan dalam Pasal 19 Ayat (1) dan (2) tentang apa yang dimaksud dengan lintas damai dan kegiatan-kegiatan kapal asing yang dianggap sebagai lintas yang tidak damai, yaitu:

“(1) Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya.

(2) Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut :

- (a) setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;*
- (b) setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;*
- (c) setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai;*
- (d) setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Negara pantai;*

⁵⁵ Raida L. Tobing dan Sriwulan Rios, “Penegakan Kedaulatan dan Penegakan Hukum Di Ruang Udara”, Jurnal Penelitian Hukum De Jure, Asosiasi Peneliti Hukum Indonesia, Vol. 01 No. 2, 1998, hlm. 49.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ BPHN, Laporan Penelitian Tentang Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia dan Zona Tambahan, 2006, hlm. 13.

- (e) *peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;*
- (f) *peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;*
- (g) *bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai;*
- (h) *setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;*
- (i) *setiap kegiatan perikanan;*
- (j) *kegiatan riset atau survey;*
- (k) *setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya Negara pantai;*
- (l) *setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.”⁵⁸*

Berkaitan dengan masalah kegiatan-kegiatan yang dilarang oleh UNCLOS 1982 di atas, ketentuan nasional terdapat pengaturan secara jelas terhadap penegakan hukumnya, yakni :

1. Angkatan Laut Indonesia dapat melakukan tindakan pengusiran terhadap kapal asing apabila melakukan kegiatan yang dilarang pada huruf (a), (b), (c), (d), (e), dan (f).
2. Penyidik Pegawai Negeri Sipil Direktorat Bea dan Cukai berhak melakukan tindakan penangkapan dan penahanan apabila kapal asing melakukan kegiatan yang dilarang pada huruf (g), seperti bongkar muat barang tanpa izin.
3. Penjaga laut dan pantai berhak melakukan penindakan terhadap kapal asing yang melanggar huruf (h) yaitu melakukan pencemaran dengan sengaja dan parah dan huruf (k) yang melarang tindakan yang bermaksud mengganggu sistem komunikasi, fasilitas, atau instalasi lain negara pantai.
4. Pengawas perikanan adalah pegawai negeri yang dipekerjakan di bidang perikanan dan dipilih oleh menteri atau pejabat yang ditunjuk, mempunyai kemampuan untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan apabila kapal asing yang dilintasinya melakukan kegiatan yang dilarang dalam huruf (i) yaitu kegiatan penangkapan ikan secara illegal.

⁵⁸ UNCLOS 1982, Pasal 19 Ayat (1) dan (2).

5. Penjaga laut dan pantai serta Kepolisian Perairan berhak melakukan tindakan penangkapan dan penahanan apabila kapal asing yang dilaluinya melakukan kegiatan penelitian dan penyelidikan yang dilarang dalam huruf (j).⁵⁹

Penegakan hukum dan penegakan kedaulatan di laut merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan karena penegakan kedaulatan di laut mencakup penegakan hukum di laut. Kedaulatan tidak hanya dapat ditegakkan di dalam yurisdiksi negara, tetapi juga di luar batas negara. Sementara itu, penegakan hukum di laut adalah suatu proses yang mencakup penangkapan dan penyidikan terhadap suatu perkara yang timbul dari pelanggaran hukum nasional dan internasional yang berlaku di laut, sehingga dalam pelaksanaannya penegakan kedaulatan dan penegakan hukum di laut dilakukan secara bersamaan. Dengan demikian, yang membedakan penegakan hukum dengan penegakan kedaulatan adalah bergantung pada tingkat ancaman yang dihadapi, sepanjang ancaman tersebut dianggap membahayakan eksistensi suatu negara, maka tindakan yang dapat dilakukan untuk menghadapi ancaman tersebut adalah pada bentuk penegakan kedaulatan.⁶⁰

Pada hakekatnya, kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi dan utuh dari suatu negara.⁶¹ Jika kedaulatan suatu negara terancam, negara tersebut dapat mengambil tindakan untuk melindungi kepentingan nasional negaranya sendiri sesuai dengan hukum nasional dan hukum internasional.⁶² Kedaulatan negara memantapkan dirinya dalam bentuk kekuasaan atau hak negara yang terlibat, seperti yurisdiksi (yaitu kewenangan negara untuk membuat dan menegakkan norma hukum).⁶³ Dengan demikian, pelaksanaan penegakan hukum di laut oleh negara melalui perangkatnya merupakan cara penegakan kedaulatan itu sendiri, karena

⁵⁹ Khaidir Anwar, *Op.Cit.*, hlm. 14-16.

⁶⁰ Raida L. Tobing dan Sriwulan Rios, *Op. Cit.*, hlm. 50.

⁶¹ Pokok-pokok Pemikiran Tentang Pengimplementasian Wawasan Nusantara (Suatu Evaluasi Sektoral), Buku II B, Dep. Hankam, 1980, hlm. 3.

⁶² Bernard Kent Sondakh, "Pengamanan Wilayah Laut Indonesia", *Jurnal Hukum Internasional*, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2004, hlm. 13.

⁶³ Pokok-pokok Pemikiran Tentang Pengimplementasian Wawasan Nusantara (Suatu Evaluasi Sektoral), Buku II B, Dep. Hankam, 1980, hlm. 3.

kewenangan dan kemampuan untuk melakukan penegakan hukum bersumber dari kedaulatan negara dan merupakan ekspresi kedaulatan itu sendiri.⁶⁴

Dalam pelaksanaannya, penegakan hukum laut dipisahkan menjadi dua bagian yaitu peran penegakan hukum terkait dengan kejahatan khusus (pidana khusus) di laut, dan fungsi penegakan hukum terkait dengan kejahatan umum yang terjadi di laut.⁶⁵ Kejahatan di laut memiliki kekhususan tersendiri, karena merupakan kejahatan yang hanya dapat terjadi di laut, berbeda dengan kegiatan yang dapat terjadi di laut pada umumnya.⁶⁶ Tindak pidana yang dilakukan di laut dapat disebut sebagai delik biasa, delik tersebar, atau delik di luar KUHP.⁶⁷

Penegakan hukum di laut sangat diperlukan bagi keamanan dan ketertiban di laut. Adapun jenis-jenis ancaman dan gangguan terhadap ketertiban dan keamanan di laut antara lain:

- a) Ancaman kekerasan, yaitu ancaman yang menyangkut penggunaan kekuatan bersenjata secara terorganisasi dengan kemampuan mengganggu dan membahayakan personel atau negara.
- b) Bahaya navigasi, termasuk yang disebabkan oleh keadaan geografis dan hidrografi dan alat bantu navigasi yang tidak memadai, seperti suar, pelampung, dll, yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran.
- c) Ancaman terhadap sumber daya laut, khususnya berupa pencemaran dan kerusakan ekosistem laut, serta konflik pengelolaan sumber daya laut, yang cenderung mudah dipolitisasi dan akan diikuti dengan penggunaan kekuatan militer, untuk misalnya dalam sengketa pulau.

⁶⁴ Bernard Kent Sondakh, *Op. Cit.*, hlm. 13.

⁶⁵ BPHN, *Op. Cit.*, hlm. 14-15.

⁶⁶ Iwan Setiawan, "Beragam Tindak Pidana Laut Dalam Hukum Pidana Indonesia", *Jurnal Ilmiah Galuh Yustisi*, Vol. 4, No. 1, 2016, hlm. 119.

⁶⁷ Ahmad Zaid Usman, Deviana Salsabilla Wijaya, dan Riska Andi Fitriyono, "Penanggulangan Dan Pencegahan Tindak Pidana Laut Dalam Perspektif Kriminologi", *Jurnal Dialektika Hukum*, Vol. 3 No. 2, 2021, hlm. 170.

- d) Ancaman pelanggaran hukum, yaitu ketidakpatuhan terhadap peraturan nasional dan internasional yang terkait dengan laut, seperti penangkapan ikan ilegal, penyelundupan, pencemaran dan lain-lain.⁶⁸

Sementara untuk jenis-jenis tindak pidana yang terjadi di laut, meliputi tindak pidana perikanan di ZEE, tindak pidana perompakan/pembajakan kapal di laut, tindak pidana pelayaran, tindak pidana kepabeanan, tindak pidana pelanggaran wilayah, tindak pidana perusakan dan pencemaran laut, penyelundupan, dan lain-lain.⁶⁹

⁶⁸ Didik Heru Purnomo, "Pengamanan Laut RI Bagian Barat", Jurnal Hukum Internasional, 2004, hlm. 32.

⁶⁹ Ahmad Zaid Usman, Deviana Salsabilla Wijaya, dan Riska Andi Fitriyono, *Op. Cit.*, hlm. 171-174.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian hukum memerlukan suatu metode penelitian sebagai langkah-langkah dalam menemukan, menganalisis dan mengembangkan pengetahuan di bidang ilmu hukum yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.⁷⁰ Skripsi ini memiliki metode penelitian sebagai berikut:

3.1 Jenis Penelitian

Dalam penyusunan penelitian ini, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif yaitu menilai hukum dari segi internal dan menggunakan norma hukum sebagai obyek penelitian.⁷¹ Penelitian normatif hukum merupakan penelitian yang menggunakan teknik analisis data kualitatif dan data sekunder sebagai sumber penelitiannya. Peraturan, putusan pengadilan, teori hukum, dan doktrin adalah contoh data sekunder.

3.2 Pendekatan Masalah

Menurut Peter Mahmud Marzuki, ada lima cara yang dapat digunakan dalam penelitian hukum:

1. pendekatan kasus (*case approach*);
2. pendekatan perundang-undangan (*statute approach*);
3. pendekatan sejarah (*historical approach*);
4. pendekatan perbandingan (*comparative approach*); dan
5. pendekatan konseptual (*conceptual approach*).⁷²

Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian hukum ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu pendekatan yang dilakukan dengan

⁷⁰ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press, 2020), hlm. 8.

⁷¹ I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*, (Jakarta: Prenada Media Group, 2016), hlm. 52.

⁷² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011), hlm. 93.

menelaah semua perundang-undangan dan peraturan-peraturan yang bersangkutan paut dengan masalah hukum yang sedang ditangani.⁷³ Selain itu, penelitian ini juga menggunakan studi kasus untuk mengkaji dan menganalisis kasus terkait dengan bahasan penelitian, yaitu mengenai hak lintas damai.

3.3 Sumber Data, Pengumpulan Data, Pengolahan Data

3.3.1 Sumber Data

Penelitian ini menggunakan sumber data sekunder, yaitu yang telah ditelaah, dikumpulkan, dan dipublikasikan oleh pihak-pihak yang telah melakukan penelitian dari sumber data sekunder yang telah ada sebelumnya. Sumber data tersebut, antara lain :

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat atau bersifat aoritatif, artinya mempunyai autoritas.⁷⁴ Bahan hukum primer umumnya terdiri dari peraturan perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau dokumen dalam pembuatan peraturan undang-undang dan termasuk putusan pengadilan.⁷⁵ Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain :
 - a. Ketentuan Hukum Internasional
 1. *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)*.
 - b. Ketentuan Hukum Nasional
 1. Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia;
 2. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia;
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Yang Ditetapkan;
 4. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁷³ *Ibid.*, hlm. 134.

⁷⁴ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, cet. 14, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2012), hlm. 37.

⁷⁵ *Ibid.*, hlm. 54.

c. Putusan Pengadilan

1. Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 235/Pid.Sus/2021/PN Btm;
2. Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 234/Pid.Sus/2021/PN Btm.
2. Bahan hukum sekunder memberikan penjelasan yang berkaitan dengan bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder terdiri dari buku, jurnal, tesis, makalah, artikel, surat kabar, internet, pendapat para ahli, karya dari masyarakat umum, dan sebagainya.⁷⁶
3. Bahan hukum tersier, seperti kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif, dan karya referensi lain yang memberikan petunjuk dan penjelasan tentang bahan hukum primer dan sekunder.⁷⁷

3.3.2 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara menginventarisasi setiap informasi, catatan, atau dokumen yang berkaitan dengan kasus kapal tanker MT Freya dan MT Horse. Selain menginventarisasi, dilakukan juga pengumpulan data melalui penelitian kepustakaan yaitu penelitian dengan cara menelaah buku, literatur, bahan hukum, serta menggunakan internet sebagai sarana untuk mencari bahan-bahan yang terkait topik masalah.

3.3.3 Pengolahan Data

Hasil pengumpulan data agar layak untuk dianalisis disebut dengan pengolahan data.⁷⁸ Langkah-langkah berikut termasuk dalam pengolahan data untuk penelitian ini:

a. Identifikasi data

Yaitu dengan mengkaji undang-undang atau peraturan terkait permasalahan, buku, jurnal, atau artikel yang relevan dengan topik permasalahan dan kesesuaian dengan data yang dibutuhkan dalam

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004), hlm. 126.

penelitian. Penulis dapat mengidentifikasi atau memilih data, yaitu menemukan dan menentukan data yang relevan dengan penelitian.

b. Editing

Dalam proses editing ini yaitu jika data berisi informasi yang salah atau statistik yang tidak akurat, bahasan tersebut akan diperbaiki atau informasi baru akan ditambahkan.

c. Klasifikasi data

merupakan proses mengklasifikasikan secara metedis hasil identifikasi data berdasarkan kelompok yang telah ditentukan.

b. Sistematika Data,

Yaitu penyusunan data atau pengumpulan data berdasarkan sistematika yang telah ditetapkan dan disesuaikan dengan topik penelitian.

3.4 Analisis Data

Analisis data penelitian ini dilakukan secara kualitatif. Penelitian kualitatif melibatkan interpretasi data dalam bentuk dokumen hukum dan bahan pustaka, dan kemudian mendeskripsikan hasil analisis dalam frasa yang teratur, kohesif, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif untuk mendorong interpretasi dan pemahaman data.⁷⁹

⁷⁹ *Ibid.*, hlm. 91.

V. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Pengaturan hak lintas damai dalam UNCLOS 1982 diatur dalam Bab II (Laut Teritorial dan Zona Tambahan), Bagian 3 yang dibagi menjadi tiga sub bagian yaitu: Sub bagian A tentang peraturan yang berlaku bagi semua kapal (Pasal 17 – 26); Sub bagian B tentang peraturan yang berlaku bagi kapal dagang dan kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan komersial (Pasal 27 - 28); dan Sub bagian C tentang peraturan yang berlaku bagi kapal perang dan kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial (Pasal 29 – 32). Selain itu, hak lintas damai juga berlaku dalam perairan dan alur laut kepulauan negara kepulauan, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 52 Ayat (1). Hak lintas damai di Indonesia terdapat di dalam beberapa peraturan misalnya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang hak lintas damai kapal asing di perairan Indonesia, Peraturan Nomor 37 Tahun 2002 tentang hak lintas ALKI, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Penegakan hukum terhadap kapal tanker MT Freya dan MT Horse yang melanggar hak lintas damai di perairan di Indonesia diadili di Pengadilan Negeri Batam. Dalam dakwaan kesatu kapal MT Freya terbukti melakukan tindak pidana pencemaran lingkungan hidup di laut di pidana dengan Pasal 104 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Sedangkan, dalam dakwaan kesatu kapal MT Horse tidak terbukti melakukan tindak pidana memasukkan senjata api ke wilayah Indonesia dengan di pidana Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang Darurat Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1951. Pada dakwaan kedua masing-masing putusan di dakwa dengan pasal yang sama yaitu Pasal 317 jo

Pasal 193 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan kedua kapal terbukti melanggar ketentuan tersebut. Majelis Hakim menjatuhkan pidana kepada kedua kapal masing-masing dengan pidana penjara 1 (satu) tahun, tetapi pidana penjara tersebut tidak perlu dijalani dan diganti dengan masa percobaan selama 2 tahun. Khusus kapal MT Freya di pidana dengan membayar denda sebesar 2 milyar rupiah.

5.2 Saran

Indonesia memiliki wilayah perairan yang begitu luas menjadi tantangan yang luar biasa dari segi pengamanan dan penegakan hukumnya. Dalam menjaga wilayah laut yang begitu luas Indonesia perlu untuk menambah jumlah personil yang ditugaskan untuk patroli dan pengawasan di seluruh perairan Indonesia, hal tersebut demi tercapainya cita-cita penegakan hukum terhadap kedaulatan Indonesia. Mengenai sanksi pidana denda yang dijatuhkan masih relatif kecil dan tidak sebanding dengan kerusakan lingkungan yang ditimbulkan, oleh karena itu pidana denda tersebut perlu dipertimbangkan kembali untuk ditambah nilai denda maksimal yang diberikan agar memberikan efek jera terhadap pelaku, sehingga tindak pidana seperti itu tidak terulang kembali.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adolf, Huala. (2004). *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Bandung: Sinar Grafika.
- Agoes, ETTY R. (1991). *Konvensi Hukum Laut 1982: Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Abardin.
- Anwar, Khaidir. (2015). *Hukum Internasional Dalam Perkembangan*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.
- Diantha, I Made Pasek. (2016). *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Effendi, Mashyur, Moh. Ridwan, Muslich Subandi. (1995). *Pengantar dan Dasar-Dasar Hukum Internasional*. Malang: IKIP Malang.
- Heryandi, et. Al. (2015). *Perkembangan Hukum Nasional dan Internasional*. Bandar Lampung: Justice Publisher.
- Marzuki, Peter Mahmud. (2011). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Muchjiddin, Atje Misbach. (1993). *Status Hukum Perairan Kepulauan dan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Alumni.
- Muhaimin. (2020). *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press.
- Muhammad, Abdulkadir. (2004). *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Palupi, Dwi Astuti. (2022). *Hukum Laut Internasional*. Padang: LPPM Universitas Bung Hatta.
- Parthiana, I Wayan. (2014). *Hukum Laut Internasional Dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Yrama Widya.
- Sefriani. (2018). *Hukum Internasional : Suatu Pengantar*. Depok: Rajawali Pers.

- Sodik, Didik Mohamad. (2014). *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.
- Soekanto, Soerjono & Sri Mamudji. (2012). *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Tahar, Abdul Muthalib. (2019). *Zona-Zona Maritim Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.

Jurnal

- Agoes, ETTY R. (2009). *Upaya Diplomati Indonesia Dalam Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*. Indonesia Journal of International Law.
- Agyebeng, William K. (2006). *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal.
- Aryani, Christina. (2021). *Mendorong Lahirnya RUU Keamanan Laut Dalam Penguatan Sistem Keamanan Laut Nasional*. Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia.
- Elvitrasyah, Teuku, et. al. (2021). *Rekapitulasi Data Tindak Pidana Kelautan dan Perikanan Tahun 2021*. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Irawati. (2009). *Pengaturan Tentang Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di Indonesia*. Jurnal Ilmu Hukum.
- Kartawijaya, Suharyono. (2015). *Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Indonesia dan Penegakan Hukumnya*. Universitas Brawijaya.
- Nurhafifah dan Rahmiati. (2015). *Pertimbangan Hakim Dalam Menjatuhkan Pidana Terkait Hal Yang Memberatkan dan Meringankan Putusan*. Kanun Jurnal Ilmu Hukum.
- Purnomo, Didik Heru. (2004). *Pengamanan Laut RI Bagian Barat*. Jurnal Hukum Internasional.
- Riyanto, Sigit. (2012). *Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional*. Yustisia Jurnal Hukum.
- Santoso, M. Iman. (2018). *Kedaulatan dan Yurisdiksi Negara Dalam Sudut Pandang Keimigrasian*. Binamulia Hukum.

- Setiawan, Iwan. (2016). *Beragam Tindak Pidana Laut Dalam Hukum Pidana Indonesia*. Jurnal Ilmiah Galuh Yustisi.
- Sondakh, Bernard Kent. (2004). *Pengamanan Wilayah Laut Indonesia*. Jurnal Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Syofyan, Ahmad. (2010). *Tanggung Jawab Dalam Pencemaran Laut Yang Disebabkan Oleh Minyak Menurut Hukum Internasional*. Inspirasi.
- Tahar, Abdul Muthalib dan Widya Krulinasari. (2012). *Pembagian Kewenangan Dalam Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Perairan Indonesia*. Fiat Justitia Jurnal Ilmu Hukum.
- Tampi, Monica Carolina Ingke. (2017). *Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di Indonesia*. Lex et Societas.
- Tobing, Raida L. dan Sriwulan Rios. (1998). *Penegakan Kedaulatan dan Penegakan Hukum Di Ruang Udara*. Jurnal Penelitian Hukum De Jure, Asosiasi Peneliti Hukum Indonesia.
- Usman, Ahmad Zaid, Devianna Salsabilla Wijaya dan Riska Andi Fitriano. (2021). *Penanggulangan dan Pencegahan Tindak Pidana Laut Dalam Perspektif Kriminologi*. Jurnal Dialektika Hukum.
- Wulansari, Eka Martiana. (2014). *Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks*. RechtsVinding Online.

Skripsi

- Muhammad Fajrin, (2012). *Tinjauan Hukum Terhadap Hak Lintas Damai Di Perairan Nusantara*. Skripsi, Universitas Hasanuddin Makassar.

Konvensi Internasional dan Peraturan Nasional

The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)

Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Yang Ditetapkan.

Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Putusan Pengadilan

Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 234/Pid.Sus/2021/PN Btm.

Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 235/Pid.Sus/2021/PN Btm.

Internet

<https://www.dishub.kukarkab.go.id>.

<https://www.jurnalmaritim.com>.

<https://bakamla.go.id>

<https://bisnis.com>.

<https://asiatoday.id>.

<https://www.strausscenter.org>.

<https://www.suzuki.co.id>.

<https://www.marineinsight.com>.

<https://www.glosarium.org>.

<https://www.marinetraffic.com>.

<https://www.imo.org>.

<https://www.hubla.dephub.go.id>.

<https://www.lowyinstitute.org>.

Lainnya

Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN). (2006). Laporan Penelitian Tentang Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia dan Zona Tambahan.

Departemen Pertahanan dan Keamanan (Dep. Hankam). (1980). Pokok-pokok Pemikiran Tentang Pengimplementasian Wawasan Nusantara (Suatu Evaluasi Sektoral).