

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Hukum laut internasional telah mengalami suatu revolusi akibat perkembangan zaman dimulai sejak Perang Dunia II. Oleh karena itu, pengaturan hukum laut dianggap penting bagi masyarakat internasional karena; pengaturan hukum laut dapat meningkatkan keamanan masyarakat internasional yang menyelenggarakan transportasi laut dan pengaturan hukum laut juga penting untuk menjaga stabilitas ekonomi dunia yang berbasis pada sumber daya alam di laut.<sup>1</sup>

Sejak zaman dahulu, laut telah digunakan sebagai jalur perdagangan oleh berbagai negara di dunia dalam hubungan bisnis maupun dalam pengembangan jalur transportasi dan perdagangan. Laut mengalami pertumbuhan yang sangat besar dari waktu ke waktu. Fungsi utama dari laut selain sebagai penyedia sarana pengangkut adalah untuk mendukung terselenggaranya perdagangan internasional dan juga sebagai pemasok sumber daya alam hayati maupun non hayati.<sup>2</sup>

Wilayah laut masih menjadi jalur transportasi yang disukai dan paling efisien untuk transportasi laut serta perdagangan internasional, dengan bertambahnya pemanfaatan laut maka semakin besar juga risiko untuk terjadi sebuah sengketa. Sengketa yang terjadi di laut sangat beragam dan banyak, antara lain penyalahgunaan hak lintas laut, penenggelaman kapal, *Illegal Fishing*, dan perampasan batas laut territorial.

Pengaturan hukum laut sangat penting bagi masyarakat internasional karena: pertama, meningkatkan keselamatan masyarakat pelayaran laut internasional. Kedua, pengaturan hukum

---

<sup>1</sup> Chairul Anwar, *Hukum Internasional: Horizon Baru Hukum Laut Internasional: Konvensi Hukum Laut 1982*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 1989, hal.103

<sup>2</sup> Dhiana Puspitawati, *Hukum Laut Internasional*, Penerbit Kencana, Jakarta, 2017, hal.1

laut penting untuk menjaga stabilitas dunia yang berasal dari sumber daya alam di lautan.<sup>3</sup> Sehingga, hal tersebut tidak dapat menimbulkan konflik bagi negara lain untuk memperebutkan hak akses wilayah laut untuk eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam di laut yang ada sejak abad ke 15.

*United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (selanjutnya disebut UNCLOS 1982) atau Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut yang disahkan pada 10 Desember 1982.<sup>4</sup> UNCLOS 1982 pada awalnya dibentuk karena didorong oleh banyaknya permasalahan yang timbul di laut namun belum dapat terselesaikan karena tidak adanya hukum yang mengatur tentang permasalahan tersebut, seperti tidak adanya kejelasan mengenai hak lintas damai dilaut territorial, kebebasan di laut bebas, asas negara kepulauan dan kriteria landas kontinen.<sup>5</sup>

Setiap kapal asing yang akan transit melalui wilayah Negara pantai, selain wajib menunjukkan bendera negaranya, juga wajib memperhatikan dan menghormati peraturan dan Perundang-undangan nasional Negara pantai yang dilaluinya. Hal ini sesuai dengan kebijakan UNCLOS 1982 yang memuat hak dan kewajiban yang berkenaan dengan hak lintas damai dan hak lintas transit di wilayah laut Negara pantai. *The United Nations Conference on Trade and Development* atau Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Perdagangan dan Pembangunan (selanjutnya disebut UNCTAD) memperkirakan bahwa sekitar 80 persen perdagangan internasional diangkut melalui laut.<sup>6</sup> Pada Pasal 38 UNCLOS 1982 yang menentukan bahwa kapal semua negara menikmati hak lintas transit damai melalui laut

---

<sup>3</sup> Chairul Anwar, *Hukum Internasional: Horizon Baru Hukum Laut: Konvensi Hukum Laut 1982*, Penerbit Djambatan, 25 Desember 2021

<sup>4</sup> Ibid. hal. 3

<sup>5</sup> United nation Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, "The United Nations Convention on the Law of the Sea (A Historical Perspective)", [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention-historical-perspective.htm](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention-historical-perspective.htm), 1998, dikunjungi pada tanggal 27 November 2021

<sup>6</sup> China Power Team, "How much trade transits the South China Sea", <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>, 2 Agustus 2017, diakses pada tanggal 7 Desember 2021

territorial, atau lalu lintas transit melalui selat yang digunakan untuk navigasi internasional dan kapal yang sedang melakukan hak lintas transit harus melakukan perjalanan atau pelayaran yang tidak terhambatkan, selama kapal yang bersangkutan tidak melanggar hukum nasional negara pantai dan regulasi kemaritiman internasional seperti ketentuan Pasal 39 Ayat 1 dan 2 UNCLOS 1982.

Hukum nasional di negara-negara pantai yang dilintasi, misalnya adalah negara Indonesia yang merupakan salah satu negara kepulauan yang berdaulat, yang dituangkan kedalam undang-undang yaitu Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Secara lebih rinci, Indonesia memiliki peraturan tentang akses navigasi bagi kapal asing yang melintas. Aturan ini tertuang dalam dua peraturan pemerintah yaitu PP No. 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia (PP 36/2002) dan PP No. 37 Tahun 2002 perihal Hak serta Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan (PP 37/2002).<sup>7</sup>

Salah satu contoh kasus pelanggaran terhadap hak lintas adalah penahanan kapal tanker MT Horse milik Iran dan MT Freya milik Panama oleh Bakamla (Badan Keamanan Laut Republik Indonesia) pada 24 Januari 2021 saat memasuki perairan Kalimantan Indonesia.<sup>8</sup> Kedua supertanker dan awaknya yang berasal dari Iran dan China ditahan untuk penyelidikan lebih lanjut. MT Horse adalah kapal tanker minyak milik *National Iranian Tanker Company* dan MT Freya dikelola oleh Shanghai Future Ship Management Co, memiliki total 61 awak.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Arie Afriansyah, Law UI, *Penegakkan Kedaulatan di Laut dan Navigasi Kapal Asing*, Universitas Indonesia

<sup>8</sup> BBC Indonesia, *Kapal Tanker Iran dan Panama Disita di Perairan Kalimantan*, (Indonesia, 2021), diakses pada 5 Oktober 2021

<sup>9</sup> Fatgin Ungku, *Indonesia Escorts Seized Iran, Panama-flagged Tankers to Dock for Investigation*, <https://www.reuters.com/article/us-indonesia-iran-tanker-idUSKBN29V0U0>, diakses pada 10 Desember 2021

Bakamla mendeteksi bahwa kedua kapal tersebut melakukan *ship to ship* yang diduga bertujuan untuk mentransfer Bahan Bakar Minyak (BBM) ilegal dan dengan sengaja menutupi nama lambung kapal dengan menggunakan kain untuk mengelabui aparat penegak hukum Indonesia.<sup>10</sup> Selain itu, keduanya juga diketahui telah menonaktifkan AIS (*Automatic Identification System*). Menurut peraturan Kementerian Perhubungan Indonesia, pengaktifkan AIS merupakan keharusan bagi kapal yang berlayar di perairan Indonesia.<sup>11</sup> MT Freya diketahui telah menonaktifkan AIS mulai dari 23 Januari 2021, sedangkan MT Horse mematikan AIS mulai 12 Januari 2021.<sup>12</sup> *Iran's Very Large Crude Carrier* (selanjutnya disebut VLCC) mengindikasikan bahwa 300.000 dwt telah terlibat dalam penghindaran sanksi sebelumnya. Pada tahun 2020, kapal tersebut adalah bagian dari konvoi Iran yang mengangkut kondensat Iran ke Venezuela.

Saat diperiksa, kedua supertanker itu masing-masing membawa 2 juta barel minyak. Sementara menurut data perkapalan Refinitiv Eikon, kedua kapal tersebut terakhir terlihat di lepas pantai Singapura pada awal Januari lalu dengan kondisi MT Horse (milik National Iranian Tanker Company) hampir terisi penuh dengan minyak, sedangkan kondisi MT Freya (dikelola Shanghai Future Ship Management Co) belum terisi oleh minyak.

Dari hasil penyelidikan oleh Bakamla ada 4 pelanggaran yang dilakukan oleh kedua kapal tanker tersebut yaitu:

1. Melanggar hak lintas ALKI serta pula melakukan lego jangkar
2. Melakukan transfer minyak mentah (*crude oil*).

---

<sup>10</sup> Choirul Arifin, *Kronologi Penangkapan 2 Kapal Tanker Iran dan Panama*, <https://www.tribunnews.com/nasional/2021/01/27/kronologi-penangkapan-2-kapal-tanker-berbendera-iran-dan-panama-jual-beli-minyak-di-pasar-gelap?page=2>, diakses pada 5 Oktober 2021

<sup>11</sup> Aristyo Rizka Darmawan, *Why Indonesia Seizing An Iranian Tanker is Purely Over Domestic Law*, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/why-indonesia-s-seizure-iranian-tanker-purely-domestic-law> , diakses pada 10 Desember 2021

<sup>12</sup> Nader Itayim dan Adal Mirza, *Indonesia Seizes, Iran, Panama-flagged Tankers : correct*, <https://www.argusmedia.com/en/news/2180080-indonesia-seizes-iran-panamaflagged-tankers-correct> , diakses pada 10 Desember 2021

3. Mematikan *Automatic Identification System* (selanjutnya disebut AIS) selama berada di perairan Indonesia.<sup>13</sup>
4. Membawa senjata api dengan melanggar Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Darurat Republik Indonesia No. 12 Tahun 1951.
5. Menumpahkan minyak, tidak menunjukkan bendera kapal ketika berlabuh, tidak menanggapi panggilan radio dari kapal penjaga pantai dan menutupi identitas di lambung kapal dengan kain dengan melanggar UU No. 17/2008 tentang pelayaran.

Menurut Iran, penangkapan Kapal Tanker MT Horse milik Iran dan Kapal Tanker milik Panama, sebagaimana disampaikan juru bicara Kementerian Luar Negeri Iran Saeed Khatibzadeh, dalam siaran pers tertanggal 25 Januari 2021, terjadi karena “masalah teknis” dan mengisyaratkan bahwa insiden itu hal biasa terjadi di sektor pelayaran di perairan dan merupakan *legal transfer* antara kapal tanker mereka dengan pembeli dari China. Pejabat China sendiri telah mengakui bahwa memang benar kapal mereka sedang dalam proses penyelidikan terkait penangkapan kapal tersebut, tetapi belum menanggapi pertanyaan tentang aktivitas kapal tersebut.<sup>14</sup>

Dalam proses hukum, kedua kapal tersebut disita selama empat bulan dan kedua nahkoda tersebut dinyatakan bersalah pada 25 Mei 2021 oleh Pengadilan Negeri Batam karena tidak mematuhi peraturan pelayaran internasional dan peraturan alur pelayaran. Kedua nahkoda kapal dinyatakan bersalah dan dijatuhi hukuman satu tahun penjara dengan masa percobaan dua tahun. Pengadilan menanggihkan hukuman penjara dengan syarat kapal-kapal tersebut meninggalkan perairan Indonesia dan tidak melakukan pelanggaran yang sama dalam dua tahun kedepan dan didenda Rp. 2.000.000.000,- (US\$ 140.000) untuk pembuangan minyak

---

<sup>13</sup> Eva Mazrieva, <https://www.voaindonesia.com/a/setelah-4-bulan-disita-tanker-iran-dan-panama-dibebaskan/5909710.html>, diakses pada 5 Oktober 2021

<sup>14</sup> Alarabiya News Team, <https://english.alarabiya.net/News/middle-east/2021/01/25/Iran-sanctions-Iran-asks-Indonesia-for-details-on-seizure-of-tanker-accused-of-illegal-oil-transfer>, diakses pada 7 Desember 2021

secara ilegal di perairan Indonesia berdasarkan UNCLOS 1982, Marpol 73/78, UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, dan PP No. 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Laut.

Kantor imigrasi Kota Batam mengeluarkan surat perintah deportasi yang dikeluarkan oleh Bakamla pada 28 Mei 2021. Penjaga pantai mengangkut para nahkoda kembali ke kapal masing-masing dan mengawal kapal keluar dari perairan Indonesia.<sup>15</sup>

Peristiwa ini layak untuk dianalisis karena dapat memicu beberapa tumpang tindih jangkauan hukum kebiasaan internasional, konvensi internasional, dan hukum nasional di daerah rawan konflik, seperti pelanggaran *Right of Transit Passage* UNCLOS 1982 yang mengharuskan kapal melintasi wilayah negara pantai untuk mematuhi ketentuan rezim lintas transit yang berlaku.

Selain itu, juga memberikan sebuah kerangka pedoman untuk menangani sengketa terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh kapal tanker MT Horse serta MT Freya dan solusi jalan keluar buat pihak-pihak yang terkena dampak. Penulis ingin tuangkan dalam sebuah penulisan hukum atau proposal dengan judul **“Analisis Yuridis Penangkapan Kapal Tanker Iran dan Kapal Tanker Panama di Perairan Kalimantan Ditinjau Dari UNCLOS 1982”**

## **B. Rumusan Masalah**

Sesuai dengan latar belakang yang sudah diuraikan, permasalahan yang diangkat ialah:

1. Bagaimanakah pengaturan hak dan kewajiban kapal asing yang berlayar di perairan suatu negara menurut UNCLOS 1982 dan implementasinya di Indonesia?
2. Bagaimanakah analisis yuridis penangkapan Kapal Tanker MT Horse (Iran) dan Kapal Tanker MT Freya (Panama) ditinjau dari UNCLOS 1982?

---

<sup>15</sup> The Maritime Executive *Indonesia Fines and Expels Detained Iranian and Chinese Tankers*, <https://www.maritime-executive.com/article/indonesia-fines-and-expels-detained-iranian-and-chinese-tankers>, diakses pada 7 Desember 2021

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang akan diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui tinjauan hak dan kewajiban kapal asing yang berlayar di perairan suatu negara berdasarkan UNCLOS 1982 dan hukum nasional.
2. Untuk mengetahui keabsahan dan akibat hukum dari penangkapan Kapal Tanker MT Horse (Iran) dan Kapal Tanker MT Freya (Panama) berdasarkan UNCLOS 1982.

## **D. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian skripsi ini merupakan jenis penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang berdasarkan pada penemuan aturan hukum prinsip-prinsip hukum, ataupun doktrin hukum yang sesuai agar mendapatkan solusi dan menyelesaikan persoalan terhadap kasus penahanan kapal asing.<sup>16</sup> Penelitian normatif bisa diartikan sebagai penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan juga bahan hukum tersier.

### **2. Sumber Data**

Dalam penelitian ini sumber data yang akan digunakan adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari bahan kepustakaan, data sekunder ada tiga, yaitu:

- a. Bahan hukum primer yaitu dokumen hukum yang memiliki daya mengikat bagi subyek hukum. Bahan hukum primer yang digunakan adalah:

---

<sup>16</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Jakarta, 2005, hal.90

- 1) *United Nations Convention Of The Law On The Sea 1982* (UNCLOS 1982)
  - 2) Konvensi Internasional Mengenai Pencegahan Polusi dari Kapal atau MARPOL 73/78
  - 3) PP No. 36 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia
  - 4) PP No. 37 tahun 2002 tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia
- b. Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang tidak memiliki daya mengikat bagi subyek hukum dan terdiri dari fakta hukum, doktrin, pendapat hukum yang memberikan penjelasan yang berkaitan dengan penelitian yang diperoleh dari buku, jurnal, dan website.
- c. Bahan hukum tersier atau bahan penunjang merupakan bahan-bahan yang memberikan petunjuk terhadap sumber hukum primer dan sekunder, yang lebih dikenal dengan bahan acuan bidang hukum. Bahan tersier dalam penelitian ini yaitu Kamus Hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, dan Internet.

### **3. Teknik Pengumpulan Data**

Pengumpulan data yang dilakukan penulis dengan cara studi kepustakaan (*library research*) yaitu dengan cara mengumpulkan data serta mempelajari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer terdiri dari konvensi internasional, deklarasi atau bentuk perjanjian internasional yang berkaitan dengan penangkapan kapal asing oleh negara lain serta peraturan perundang-undangan nasional yang berkaitan dengan pokok masalah yang akan diteliti. Bahan hukum sekunder terdiri dari buku-buku, jurnal, laporan hasil penelitian, makalah, serta bentuk-bentuk tulisan lainnya yang berkaitan dengan pokok permasalahan yang akan dibahas. Sedangkan bahan hukum tersier berupa kamus-kamus hukum.

#### **4. Analisis**

Data yang diperoleh akan dianalisis secara kualitatif yaitu mengelompokkan dan menguraikan data yang diperoleh, baik dari studi kepustakaan yang kemudian dibuktikan kebenarannya.