

PENEGAKAN HUKUM KASUS PELANGGARAN HAK LINTAS DAMAI KAPAL TANKER IRAN DAN PANAMA DI INDONESIA

Annisa Rizky Julieta, Fakultas Hukum Universitas Udayana,
e-mail: annisajulieta18@gmail.com

Made Maharta Yasa, Fakultas Hukum Universitas Udayana,
e-mail: maharta_yasa@unud.ac.id

ABSTRAK

Penulisan ini bertujuan untuk mengkaji pengaturan pengaturan Hak Lintas Damai dalam Hukum Laut Internasional serta pelanggaran yang dilakukan oleh Kapal Tanker MT Freya dan MT Horse ditinjau dari Hukum Laut Internasional. Adapun metode penelitian yang digunakan adalah hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan. Dengan letak Indonesia yang berada ditengah samudera Hindia dan Pasifik sering kali terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh kapal asing yang bukan berasal dari laut Indonesia, meskipun telah tertera pada UNCLOS 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea), yakni mengenai Konvensi HLI atau hukum laut internasional. Hasil penulisan pada kasus ini, kedua Kapal Tanker Iran dan Panama melakukan aktivitas ilegal berupa transfer minyak (transfer crude oil) dengan kapal MT Freya (Panama), yang mana telah melanggar hak lalu lintas suatu negara dari hukum internasional.

Kata Kunci: Kapal Tanker, Kapal Asing, Pelanggaran Hukum Laut Internasional, Transfer Minyak.

ABSTRACT

This writing aims to examine the arrangements for the regulation of the Right of Peaceful Passage in the International Law of the Sea as well as the violations committed by the MT Freya and MT Horse Tankers in terms of the International Law of the Sea. The research method used is normative law with a statute-law approach. With Indonesia's location in the middle of the Indian and Pacific oceans, violations are often committed by foreign ships that are not from Indonesian seas, even though it has been stated in UNCLOS 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea), namely regarding the HLI Convention or the law of international sea. The results of writing in this case, the two Iranian and Panamanian tankers carried out illegal activities in the form of transferring oil (transfer of crude oil) with the ship MT Freya (Panama), which violated the traffic rights of a country from international law.

Keywords: Tanker Ships, Foreign Ships, Violations of International Maritime Law, Oil Transfers.

1. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang Masalah

Laut Indonesia selebar 12 mil dimulai dari garis pangkal pantai yang hingga perairan di antara pulau lainnya serta laut dasar dibawahnya.¹ Letak Indonesia juga

¹ Purwaka, Tommy Hendra. "Tinjauan Hukum Laut Terhadap Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia." *Mimbar Hukum-Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada* 26, no. 3 (2015): 355-365.

berada di antara Laut Asia Timur dan Laut China Selatan.² Indonesia disebut sebagai negara kepulauan atau *archipelagic state* karena perairan dikelilingi pulau-pulau.³ Selain faktor geografis, Indonesia memiliki karakteristik alam yang menarik dan latar belakang sejarah yang filosofis.⁴ Hal tersebut terbukti bahwa Indonesia memiliki banyak pulau serta merupakan salah satu negara maritim, yang mana memanfaatkan lautnya sebagai sumber kehidupan dan berpencaharian bekerja di laut. Fungsi dari laut yakni untuk melakukan perdagangan internasional dan penyedia SDA yang paling utama, hayati dan non-hayati.⁵ Indonesia memiliki kawasan berdaulat seluas 2,7 juta km², laut dengan luas 5.800.000.000.000m² meliputi 0,3 juta km² laut teritorial dan perairan kepulauan seluas 2.800.000.000.000m².⁶ Pada Pasal 46-54 UNCLOS 1982 berisi tentang asas-asas negara kepulauan.⁷ Wilayah darat Indonesia seluas 1,826,440 km² dan sebanyak 17,508 meliputi kepulauan kecil dan besar.⁸ Dengan letak Indonesia yang sangat strategis ini tentunya berdampak positif untuk Indonesia itu sendiri. Di berbagai negara, laut sedari dulu menjadi jalur perdagangan dunia untuk perniagaan maupun lintas internasional jalur laut, hal tersebut tentunya memudahkan Indonesia dalam melintas di perairan laut strategis tanpa bersinggungan dengan kedaulatan negara lain. Selain dampak positif juga terdapat dampak negatif. Pada pertengahan abad ke-20, seiring setiap negara dalam meningkatkan kemampuannya untuk terlibat dalam penangkapan ikan jarak jauh dan komersial,⁹ muncul kekhawatiran tentang pencemaran dan kerusakan sumber daya laut dan menuntut hak atas sumber daya landas kontinen.¹⁰ UNCLOS 1982 memastikan kerangka hukum untuk mengatur semua penggunaan samudra dan keseluruhan laut internasional yang turut juga mengatur klaim yang tumpang tindih baik di laut teritorial, ZEE dan landas kontinen.¹¹

Posisi Indonesia yang berada di pusat dari persilangan jalur laut, akan menyebabkan permasalahan oleh pihak atau negara lain. Faktanya terdapat permasalahan mengenai kapal berbendera non-Indonesia yang berlalu-lalang di lautan Indonesia secara ilegal dengan melakukan *illegal fishing* (penangkapan ikan secara ilegal), *human trafficking* (perdagangan manusia), penyelundupan barang dan narkoba, terorisme, serta bajak laut. *Illegal fishing* kerap sekali terjadi di Indonesia. Arti *illegal*

² Kongres Maritim 2. Kedaulatan Maritim untuk Kesejahteraan Rakyat: Mengawal Implementasi Kebijakan Kelautan Indonesia. Yogyakarta, 9-10 Desember 2017.

³ Parth IV UNCLOS 1982 For the purpose of the Convention; (a). "Archipelagic State means a Stated Constituted wholly by one or more archipelagos and may include others islands."

⁴ Vinata, Ria Tri. "Konstruksi Archipelagic State Principle Dalam Pembangunan Hukum Laut Internasional." *Jurnal Ilmiah Hukum DE'JURE: Kajian Ilmiah Hukum* 4, no. 2 (2019): 322-345.

⁵ Puspitawati, Dhiana. *Hukum laut internasional*. Kencana, 2017. hlm. 1.

⁶ Kusumastanto, Tridoyo. "Pengembangan Sumber Daya kelautan dalam memperkokoh Perekonomian Nasional Abad 21." *Tugas Akhir Tidak Diterbitkan* (2011).

⁷ Nugroho, Sigit Sutadi. "Implementasi Ketentuan Pasal 50 Unclos Di Wilayah Negara Kepulauan." *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional* 8, no. 2 (2019): 293.

⁸ Irawati, Irawati. "Pengaturan Tentang Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di Indonesia." *Syiar Hukum* 11, no. 3 (2009): 209-232.

⁹ Mahmudah, Nunung. *Illegal Fishing: Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*. Sinar Grafika, 2022. hlm. 80.

¹⁰ Tuhulele, Popi. (2011), Upaya Hukum Indonesia Mengajukan Landas Kontinen Ekstensi (antara Peluang dan Tantangan), *Perspektif*, 16(3), 184-195.

¹¹ Wartini, Sri. "The Role Of The Coastal States To The Protection Of Marine Environment In Joint Development Agreement." *Indonesian J. Int'l L.* 14 (2016): 433

yaitu tidak sah atau tidak resmi, sedangkan *fishing* adalah mengambil atau memancing. *Illegal fishing* adalah praktek tindak pidana kriminal terorganisir lintas negara yang mengakibatkan kerusakan laut untuk negara yang mengalami *illegal fishing*.¹² Praktek illegal fishing ini telah diatur dalam peraturan Indonesia yaitu dalam UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan.¹³

Tahun 2014 - 2019, Susi Pudjiastuti selaku Menteri Kelautan dan Perikanan pada periode tersebut, kerap sekali menenggelamkan kapal berbendera bukan Indonesia yang dengan sengaja menjalankan kegiatan illegal dalam kawasan Nusantara. Akan tetapi hukum laut telah mengatur, bahwa:

1. Dapat menjamin keselamatan masyarakat internasional yang berlayar di lautan.
2. Berperan dalam menstabilkan sumber daya alam di lautan.¹⁴

Kebebasan di laut lepas harus dilaksanakan oleh setiap negara dengan memperhatikan hak negara lain dalam melakukan hak kebebasan di laut lepas berdasarkan ketentuan dalam UNCLOS 1982. Dari keenam prinsip kebebasan di laut lepas, salah satunya ialah prinsip kebebasan melakukan penangkapan ikan. Kebebasan bukan memberikan kekuasaan bagi pihak manapun, namun kebebasan diberikan dengan konsep perlindungan, hingga kegiatan yang dilakukan di wilayah laut lepas tidak sampai merusak perairan dan sumber daya alam hayatinya.¹⁵ Konvensi HLI atau UNCLOS 1982 mengatur dua hal pokok, yang pertama mengenai yurisdiksi dan kedaulatan negara pada wilayah laut yakni pelayaran dan lintas kapal; yang kedua untuk mengeksplorasi dan eksploitasi SDA hayati maupun non-hayati serta penyelesaian sengketa internasional. Permasalahan mengenai HLI kerap terjadi pada persoalan batas laut negara, lintas perairan *ilegal*, kepemilikan pulau-pulau perbatasan, dll. Permasalahan tersebut menjadi perseteruan negara-negara, yang pada akhirnya penyelesaiannya dilimpahkan ke ICJ atau *International Court of Justice* yang disebut juga Mahkamah Internasional.¹⁶ Negara-negara bersengketa diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan hukum laut internasional melalui ketetapan-ketetapan dari Konvensi UNCLOS 1982.¹⁷ Meski telah ada peraturan sebagaimana hukum laut dan UNCLOS 1982, tetap saja masih terjadi pelanggaran di perairan Indonesia yang dapat mengancam kedaulatan negara. Seperti pelanggaran Kapal Tanker Iran dan Kapal Tanker Panama yang tidak menghormati hak lintas hukum internasional serta melakukan kegiatan illegal yang berupa pemindahan minyak ilegal di perairan Indonesia, yakni Pontianak pada bulan Januari 2021. Awal 2021, Kapal Tanker MT Horse melanggar hak lintas hukum internasional dengan melintas ke dalam perairan

¹² Jamilah, Asivah, and Hari Sutra Disemadi. "Penegakan Hukum Illegal Fishing dalam Perspektif UNCLOS 1982." *Mulawarman Law Review* (2020): 29-46.

¹³ Barama, Michael. "Menuju Efektivitas UU No. 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan dalam Pelaksanaannya." *Jurnal Hukum UNSRAT* 22, no. 6 (2016).

¹⁴ Prinada, Yuda. "Sejarah Perkembangan Jalur Transportasi & Perdagangan di Indonesia", <https://tirto.id/gbJh> (diakses pada 21 Februari 2022).

¹⁵ Puspoayu, Elisabeth Septin, Cindy Yunita Sari, and V. C. Ramadhan. "Praktik Illegal Transshipment di Laut lepas Berdasarkan Hukum Laut Internasional." *Jurnal Mimbar Hukum* 31, no. 1 (2019): 75-94.

¹⁶ Sodik, Dikdik Mohamad. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia (edisi revisi)*. Refika Aditama, 2014.

¹⁷ Chalim, Munsharif Abdul. "Pengaturan Sumber Daya Alam di Landas Kontinen Sehubungan dengan Berlakunya Konvensi Hukum Laut PBB 1982 Khususnya bagi Indonesia." *Jurnal Hukum* 25, no. 1 (2011).

Indonesia, yaitu di perairan Pontianak. Mereka melakukan transfer minyak ilegal bekerja sama dengan Kapal Tanker MT Freya. Pihak Indonesia yakni Bakamla atau Badan Keamanan Laut Republik Indonesia menyita kedua kapal tanker tersebut melanggar hukum internasional.

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimakah pengaturan Hak Lintas Damai dalam Hukum Laut Internasional?
2. Bagaimanakah pelanggaran yang dilakukan oleh Kapal Tanker MT Freya dan MT Horse ditinjau dari Hukum Laut Internasional serta penyelesaiannya?

1.3. Tujuan Penulisan

Tujuan dari penulisan ini untuk mengkaji pengaturan Hak Lintas Damai dalam Hukum Laut Internasional serta pelanggaran yang dilakukan oleh Kapal Tanker MT Freya dan MT Horse ditinjau dari Hukum Laut Internasional.

2. Metode Penelitian

Penulisan ini memakai metode penelitian hukum normatif yang menempatkan hukum sebagai peraturan atau norma. Norma tersebut terdiri atas asas-asas, kaidah dari peraturan perundangan, yurisprudensi, traktat atau perjanjian, serta ajaran-ajaran.¹⁸ Hukum normatif dilakukan menggunakan penelitian data sekunder, yang dilakukan agar mendapatkan aturan yang guna untuk penyelesaian inti permasalahan yang diteliti. Sedangkan dalam penelitian hukum normatif terdapat data sekunder dari hasil penelusuran dan karya praktisi hukum.¹⁹

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Peraturan Hak Lintas Damai dalam Hukum Laut Internasional

Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) mengatur berbagai zona laut dengan yurisdiksi yang berbeda-beda. Konvensi ini membagi zona laut yang berada diluar yurisdiksi Indonesia dan berada didalam yurisdiksi nasional.²⁰ Dari mulai berbagai macam laut yang menjadi laut lepas dan laut teritorial, sehingga rezim hukum yang berlaku pada bagian-bagian tersebut berbeda. Laut lepas diperuntukan kegunaannya untuk semua negara. Agar keduanya berjalan seimbang, maka ada pengaturan yang disebut "*The Right of Innocent Passage*." Hak lintas damai dikembangkan di Konvensi Den Haag 1930, yang mana lebih rinci diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982) dengan kemajuan pada perdamaian jalur maritim.

Kebebasan berlayar kerap disebut *Freedom of Navigation* (FoN), yaitu satu dari sekian pilar dari UNCLOS 1982 yang dijalani sebagai "Hak Lintas" oleh semua peraturan laut disahkan pada UNCLOS 1982. Dalam hak lintas terdapat istilah-istilah dalam UNCLOS 1982, yakni Hak Lintas Damai (*Right of Innocent Passage*), Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*Right of Archipelagic Sea Lanes Passage*), dan Hak Lintas Transit

¹⁸Nurhayati, Yati, Ifrani Ifrani, and M. Yasir Said. "Metodologi Normatif Dan Empiris Dalam Perspektif Ilmu Hukum." *Jurnal Penegakan Hukum Indonesia* 2, no. 1 (2021): 1-20.

¹⁹ Ariawan, I. Gusti Ketut. "Metode Penelitian Hukum Normatif." *Kertha Widya* 1, no. 1 (2013).

²⁰ Hadju, Zainal Abdul Aziz. "Analisis UNCLOS 1982 Terkait Permasalahan Yurisdiksi Negara dan Penegakan Hukum Atas Kapal Berbendera Negara Asing." *SASI* 27, no. 1 (2021): 12-23.

(*Right of Transit Passage*). Hak lintas damai merupakan hak semua negara untuk melewati perairan teritorial. Sedangkan lintas adalah navigasi melalui laut territorial untuk keperluan. Pada UNCLOS 1982 yakni Pasal 19 ayat (1) menjelaskan “Hak Lintas Damai”, yakni lintas damai selama tidak merugikan kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai yang dilakukan sesuai dengan ketentuan yang telah diatur.

3.2. Pelanggaran yang Dilakukan oleh Kapal Tanker MT Horse dan PMT Freya Ditinjau dari Hukum Laut Internasional

Dalam HLI, setiap negara memiliki kendali dan didasarkan oleh prinsip kebebasan laut.²¹ Berdasarkan Pasal 58 UNCLOS, bahwa *Freedom of Navigation* (FoN) dari hukum internasional, kapal berbendera asing diperbolehkan untuk masuk ke dalam wilayah ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif). Karena pada wilayah ZEE bahwa suatu negara (pantai) tidak mempunyai **kedaulatan** yang bukan teritorialnya, melainkan **hak berdaulat**. Hak tersebut diberikan kepada Negara dari hasil Konvensi HLI. Pada keempat Konvensi Jenewa 1958 telah mengatur tentang zona laut teritorial, tambahan, dll.²² Hak berdaulat diberikan kepada negara hanya untuk eksplorasi serta konservasi, tetapi tetap sesuai dengan negara lain. Melalui UNCLOS 1982 dapat menjadi wadah untuk memastikan tidak adanya tumpang tindih peraturan penggunaan samudera dan keseluruhan laut internasional.²³

Pada kasus ini, kapal tanker yang berasal dari negara Iran telah melewati wilayah perairan Kalimantan, Indonesia dengan melakukan beberapa aktivitas ilegal berupa transfer minyak (*transfer crude oil*) dengan kapal MT Freya (Panama), yang mana telah melanggar hak lalu lintas dari hukum internasional. Jumlah awak yang berada di MT Horse berjumlah 30 orang yang berkewarganegaraan Iran, sedangkan MT Freya Panama sebanyak 25 orang berkewarganegaraan China. Kementerian Luar Negeri yang telah berkoordinasi dengan Bakamla (Badan Keamanan Laut) bahwa kedua kapal tersebut melanggar hukum. Kedua kapal tersebut melakukan pelanggaran-pelanggaran antara lain dengan melakukan pelanggaran hak lintas transit. Berdasarkan Pasal 53 Ayat (2) menjelaskan bahwa seluruh kapal serta pesawat udara beregistrasi asing bebas melintasi semua alur laut dan udara di atasnya. Seharusnya mereka berada di koridor lintas ALKI 1 (satu), sedangkan kedua kapal tersebut diluar batasan 25 *nautical mile* kiri dan kanan dari sumbu ALKI, serta lego jangkar yang salah. ALKI merupakan dasar keamanan dan pertahanan dalam perairan dan laut Indonesia yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002. Kedua kapal itu juga mematikan sistem identifikasi yang mengakibatkan nahkoda kapal mendapat sanksi dicabutnya *Certificate of Endorsement* (COE) atau setifikat untuk berlayar dengan waktu 3 bulan paling lama. *Automatic Identification System* (AIS) merupakan teknologi untuk melacak kapal secara otomatis untuk memberikan informasi mengenai keadaan kapal seperti posisi, waktu, titik haluan, dan kecepatan kapal. Hal tersebut tertuang melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2019 yang mengharuskan pemasangan dan pengaktifan AIS untuk setiap kapal yang

²¹ Amritha, Shenoy V. *Freedom of the Seas, International Law and the South China Sea Dispute*, (New Delhi: Centre for International Legal Studies, School of International Studies, Jawaharlal Nehru University), 2020, hlm. 1

²² *The Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*

²³ Wartini, Sri. "The Role of The Coastal States To The Protection Of Marine Environment In Joint Development Agreement." *Indonesian J. Int'l L.* 14 (2016):433.

berada di perairan Indonesia, baik itu berbenda asing maupun Indonesia. Bahkan, mereka juga menutupi dengan kait dan jaring untuk identitas kapal (nama kapal), dan tidak memasang bendera kapal itu berasal, yang mana melanggar Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran. Tidak hanya itu, mereka melakukan *oil spilling* (penumpahan minyak) di perairan Kalimantan dengan melanggar Konvensi UNCLOS 1982 dan PP No. 21 Tahun 2010.

Kapal Tanker MT Horse dan MT Freya dapat membawa 2 (dua) juta barel minyak dan mereka mematikan *transponder* untuk menyembunyikan lokasi kapal agar tidak terdeteksi saat melakukan aktivitas *illegal* yang berupa transfer minyak. Kejadian tersebut disalahkan, karena jika ingin mematikan *transponder* adalah disaat kru dalam keadaan bahaya pembajakan saja. Kasus pelanggaran kedua kapal *supertanker* ini ditangani oleh Kejaksaan Negeri Batam, Bareskrim, KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) Batam, dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutan (KLHK) RI. Berkas perkara dugaan tindak pidana pelayaran oleh nakhoda MT Freya dan MT Horse, serta dugaan tindak pidana lingkungan lingkungan hidup oleh nakhoda MT Freya. Jika dilihat dari segi hukum internasional, kedua kapal ini menyepelkan kedaulatan dari suatu negara, yakni Indonesia. Mereka melakukan kegiatan *illegal* di perairan kepulauan Indonesia dan memasuki teritorial Indonesia tanpa izin. Tentu saja kedua kapal tersebut melanggar kedaulatan dari suatu Negara yang berdaulat. Maka dari itu untuk melindungi kedaulatan Negara dari segi keamanan, keutuhan, dan keselamatan harus mengambil suatu tindakan.²⁴

Ada berbagai cara penyelesaian perkara hukum internasional, antara lain dengan secara damai, melalui organisasi internasional yaitu PBB (Persatuan Bangsa-Bangsa), dan melalui Pengadilan Internasional untuk Hukum Laut. Penyelesaian perkara pada pelanggaran Kapal MT Horse dan Kapal MT Freya melalui secara damai, berdasarkan Piagam PBB pada Pasal 2 ayat (3) yang berbunyi: "setiap sengketa internasional harus diselesaikan secara damai." Dari bunyi pasal tersebut ada dua cara penyelesaian perkara internasional secara damai, yakni penyelesaian perkara di luar pengadilan dan penyelesaian perkara melalui pengadilan. Kedua kapten kapal tersebut didakwa bersalah karena telah memasuki wilayah Indonesia secara ilegal dan tanpa izin. Mehdi Monghase Jahromi selaku kapten MT Horse dan China Chen Yo Qun selaku kapten MT Freya, keduanya divonis penjara dan ditanggguhkan setahun dengan masa percobaan dua tahun. Kapten MT Freya juga mendapat sanksi denda Rp. 2.000.000.000 (\$ 140.000) karena perbuatan mencemari perairan Indonesia dengan membuat minyak di laut. Namun kapten kedua kapal tanker tersebut telah dibebaskan dan meninggalkan Indonesia bersama awak kapal lainnya. Setelah 125 hari menjalani proses hukum, Kapal MT Horse telah dibebaskan. Pada 28 Mei 2021, kedua kapal tanker tersebut setelah 4 bulan disita dan menjalani proses hukum, kedua tersebut dilepaskan oleh Indonesia.

²⁴ Listiyono, Yudi, Lukman Yudho Prakoso, and Dohar Sianturi. "Strategi Pertahanan Laut dalam Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia untuk Mewujudkan Keamanan Maritim dan Mempertahankan Kedaulatan Indonesia." *Jurnal Strategi Pertahanan Laut* 5, no. 3 (2021).

4.

Kesimpulan

Semua negara berhak untuk melewati sebuah perairan teritorial suatu negara. Hak lintas damai merupakan suatu lintasan kapal yang melintas tidak mengganggu keamanan dan kedamaian dari perairan Negara tersebut serta harus sesuai dengan peraturan hukum internasional. Pada kasus ini kedua kapal tanker yang berasal dari Iran dan Panama tersebut telah menjalankan suatu aktivitas terlarang di perairan Indonesia tepatnya di perairan Pontianak, Kalimantan. Kapal tersebut melanggar hak lintas damai. Kedua kapal tersebut melakukan transfer minyak (*transfer crude oil*), melakukan pelanggaran dengan melintasi jalur transit dari ALKI, serta mematikan alat pendeteksi kapal dan menutupi identitas kapal. Hal tersebut mengakibatkan nahkoda kapal dikenakan sanksi penangguhan sertifikat berlayar paling lama 12 minggu atau 3 bulan. Pada kasus ini penyelesaian sengketa internasional secara damai dengan penyelesaian perkara melalui pengadilan. Kedua kapal tanker tersebut divonis penjara dan ditangguhkan setahun dengan masa percobaan dua tahun. Kapten MT Freya juga mendapat sanksi denda Rp. 2.000.000.000 (\$ 140.000) karena perbuatan mencemari perairan Indonesia dengan membuat minyak di laut. Setelah 125 hari kedua kapal tanker tersebut telah dibebaskan dan meninggalkan Indonesia bersama awak kapal lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Mahmudah, Nunung. *Illegal Fishing: Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*. Sinar Grafika, 2022.
- Puspitawati, Dhiana. *Hukum Laut Internasional*. Kencana, 2017.
- Sodik, Dikdik Mohamad. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia (edisi revisi)*. Refika Aditama, 2014.

Jurnal:

- Purwaka, Tommy Hendra. "Tinjauan Hukum Laut Terhadap Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia." *Mimbar Hukum-Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada* 26, no. 3 (2015): 355-365.
- Vinata, Ria Tri. "Konstruksi Archipelagic State Principle Dalam Pembangunan Hukum Laut Internasional." *Jurnal Ilmiah Hukum DE' JURE: Kajian Ilmiah Hukum* 4, no. 2 (2019): 322-345.
- Nugroho, Sigit Sutadi. "Implementasi Ketentuan Pasal 50 Unclos Di Wilayah Negara Kepulauan." *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional* 8, no. 2 (2019): 293.
- Irawati, Irawati. "Pengaturan Tentang Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di Indonesia." *Syiar Hukum* 11, no. 3 (2009): 209-232.
- Tuhulele, Popi. (2011), Upaya Hukum Indonesia Mengajukan Landas Kontinen Ekstensi (antara Peluang dan Tantangan), *Perspektif*, 16 (3), 184-195.
- Wartini, Sri. "The Role Of The Coastal States To The Protection Of Marine Environment In Joint Development Agreement." *Indonesian J. Int'l L.* 14 (2016): 433

- Jamilah, Asiyah, and Hari Sutra Disemadi. "Penegakan Hukum Illegal Fishing dalam Perspektif UNCLOS 1982." *Mulawarman Law Review* (2020): 29-46.
- Barama, Michael. "Menuju Efektivitas UU No. 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan dalam Pelaksanaannya." *Jurnal Hukum UNSRAT* 22, no. 6 (2016).
- Puspoayu, Elisabeth Septin, Cindy Yunita Sari, and V. C. Ramadhan. "Praktik Illegal Transshipment di Laut lepas Berdasarkan Hukum Laut Internasional." *Jurnal Mimbar Hukum* 31, no. 1 (2019): 75-94.
- Chalim, Munsharif Abdul. "Pengaturan Sumber Daya Alam di Landas Kontinen Sehubungan dengan Berlakunya Konvensi Hukum Laut PBB 1982 Khususnya bagi Indonesia." *Jurnal Hukum* 25, no. 1 (2011).
- Nurhayati, Yati, Ifrani Ifrani, and M. Yasir Said. "Metodologi Normatif Dan Empiris Dalam Perspektif Ilmu Hukum." *Jurnal Penegakan Hukum Indonesia* 2, no. 1 (2021): 1-20.
- Ariawan, I. Gusti Ketut. "Metode Penelitian Hukum Normatif." *Kertha Widya* 1, no. 1 (2013).
- Hadju, Zainal Abdul Aziz. "Analisis UNCLOS 1982 Terkait Permasalahan Yurisdiksi Negara dan Penegakan Hukum Atas Kapal Berbendera Negara Asing." *SASI* 27, no. 1 (2021): 12-23.
- Wartini, Sri. "The Role of The Coastal States To The Protection Of Marine Environment In Joint Development Agreement." *Indonesian J. Int'l L.* 14 (2016): 433.

Skripsi:

- Kusumastanto, Tridoyo. "Pengembangan Sumber Daya kelautan dalam memperkokoh Perekonomian Nasional Abad 21." *Tugas Akhir Tidak Diterbitkan* (2011).

Berita Nasional:

- Prinada, Yuda. "Sejarah Perkembangan Jalur Transportasi & Perdagangan di Indonesia", <https://tirto.id/gbJh> (diakses pada 21 Februari 2022)
- Kongres Maritim 2. Kedaulatan Maritim untuk Kesejahteraan Rakyat: Mengawal Implementasi Kebijakan Kelautan Indonesia. Yogyakarta, 9-10 Desember 2017.

Peraturan - Peraturan:

- Part IV UNCLOS 1982 For the purpose of the Convention; (a). "Archipelagic State means a Stated Constituted wholly by one or more archipelagos and may include others islands." (b) "Archipalego means a group of islands, including part of islands, inter-connecting waters and others natural features which are so closely inter-related that such islands, waters and others natural features form an intrinsic geographical, economic, and political entity, or which historically have been regarded as such.
- Yaitu: (a) *the Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone* (mengenai Laut Territorial dan jalur tambahan); (b) *The Geneve Convention on the High Seas* (mengenai Laut Bebas); (c) *The The Geneve Convention on the High Seas* (mengenai Perikatan dan Konservasi Sumber Daya Hayati di Laut); dan (d) *The Geneve Convention on the Continental Shelf* (mengenai Landas Kontinen).