

**ANALISIS YURIDIS PENANGKAPAN KAPAL TANKER IRAN DAN KAPAL TANKER  
PANAMA DI PERAIRAN KALIMANTAN DITINJAU DARI UNCLOS 1982**

**SKRIPSI**

*Disusun Dan Diajukan Untuk Melengkapi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Hukum  
Pada Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta*

**DIAJUKAN OLEH :**

**TRI MEGA AMBARWATI**

**1810012111128**



**BAGIAN HUKUM INTERNASIONAL**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS BUNG HATTA**

**PADANG**

**2022**

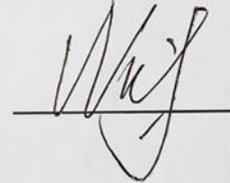
**PERSETUJUAN EXECUTIVE SUMMARY**  
**No.Reg : 5/HI/02/II-2022**

Nama : **Tri Mega Ambarwati**  
Nomor : **1810012111128**  
Program Kekhususan : **Hukum Internasional**  
Judul Skripsi : **Analisis Yuridis Penangkapan Kapal Tanker Iran dan Kapal Tanker Panama di Perairan Kalimantan Ditinjau Dari UNCLOS 1982**

Telah **dikonsultasikan** dan **dsetujui** oleh **Pembimbing** untuk di *upload* ke *website*.

**Narzif, S.H., M.H**

**(Pembimbing)**



Mengetahui:

**Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Bung Hatta**

**Ketua Bagian  
Hukum Internasional**



**(Dr. Uning Pratimaratri, S.H., M.Hum.)**



**(Deswita Rosra, S.H., M.H.)**

# ANALISIS YURIDIS PENANGKAPAN KAPAL TANKER IRAN DAN KAPAL TANKER PANAMA DI PERAIRAN KALIMANTAN DITINJAU DARI UNCLOS 1982

<sup>1</sup>Tri Mega Ambarwati, <sup>1</sup>Narzif

<sup>1</sup>Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta

Email: [trimega.a02@gmail.com](mailto:trimega.a02@gmail.com)

---

## ABSTRACT

The sea area is still the preferred and most efficient transportation route for sea transportation and international trade. However, along with the increasing use of the sea, the greater the risk of a dispute over the capture of the MT Tanker Ship. Iranian Horse and MT Tanker. Problems: (1) How are the rights and obligations of foreign ships sailing in the waters of a country according to UNCLOS 1982 and PP 36/2002? (2) How is the juridical analysis of the capture of the MT Tanker Ship. Horse (Iran) and MT. Freya (Panama) reviewed from UNCLOS 1982? Normative juridical research method. Secondary data sources consisting of primary and secondary legal materials and using legal data collection techniques using library research. Data analysis using prescriptive analysis. The conclusion of the problem can be seen that the arrest of the Iranian tanker and the Panamanian tanker was caused by the 1982 UNCLOS violation of ALKI and illegal oil transfers.

**Keywords: MT Tanker Ship. Iranian Horse and MT Tanker. Freya Panama, UNCLOS 1982**

---

## PENDAHULUAN

Wilayah laut masih menjadi jalur transportasi yang disukai dan paling efisien bagi transportasi laut serta perdagangan internasional, dengan bertambahnya pemanfaatan laut maka semakin besar pula risiko untuk terjadi sebuah sengketa, antara lain penyalahgunaan hak lintas laut, penenggelaman kapal, *Illegal Fishing*, dan perampasan batas laut territorial. [1]

UNCLOS 1982 sebenarnya dibentuk sebab mendapatkan dorongan dari sejumlah persoalan yang ada pada laut tetapi belum bisa selesai dikareankan tidak terdapatnya hukum yang melakukan pengaturan tentang persoalan tersebut, misalnya tak adanya kejelasannya tentang hak lintas damai dilaut territorial, kebebasan di laut bebas, asas negara kepulauan dan kriteria landas kontinen. 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 berkaitan terhadap Hak dan Kewajiban Kapal Asing ketika menjalankan Lintas Damai melewati Perairan Indonesia (PP 36/2002) dan PP No. 37 Tahun 2002 perihal Hak serta Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing ketika mempergunakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melewati Alur Laut Kepulauan dimana penetapannya dilakukan pada (PP 37/2002).

Salah satu contoh kasus pelanggaran terhadap hak lintas merupakan penahanan kapal tanker MT Horse dimana kepemilikannya beratasnamakan Iran dan MT Freya kepemilikannya beratas namakan

Panama oleh Bakamla (Badan Keamanan Laut Republik Indonesia) pada 24 Januari 2021 saat memasuki perairan Kalimantan Indonesia. Bakamla mendeteksi bahwa kedua kapal tersebut menjalankan *ship to ship* yang diprediksi bertujuan untuk melakukan transfer Bahan Bakar Minyak (BBM) ilegal dan dengan penuh kesengajaan menutupi nama lambung kapal dengan mengenakan kain guna mengelabui aparat yang bertugas untuk menegakkan hukum Indonesia. Selain itu, keduanya juga diketahui telah menonaktifkan AIS (Automatic Identification System).

Berdasarkan peraturan Kementerian Perhubungan Indonesia, pengaktifkan AIS merupakan keharusan bagi kapal yang berlayar di perairan Indonesia. Saat diperiksa, kedua supertanker tersebut mengangkut 2 juta barel minyak di tiap kapalnya. Sementara itu, menurut data perkapalan Refinitiv Eikon, kedua kapal tersebut terakhir terlihat di lepas pantai Singapura pada awal Januari lalu dengan kondisi MT Horse (kepemilikannya beratesnamakan National Iranian Tanker Company) nyaris penuh berisikan minyak, akan sedangkan kondisi MT Freya (dimana pengelolaannya dilakukan oleh Shanghai Future Ship Management Co) belum terisi oleh minyak.

Pada proses hukum, kedua kapal tersebut disita selama empat bulan dan kedua nahkoda tersebut dinyatakan bersalah pada 25 Mei 2021 oleh Pengadilan

Negeri Batam sebab tidak mematuhi peraturan pelayaran internasional dan peraturan alur pelayaran. Kedua nahkoda kapal dinyatakan bersalah dan diberlakukan hukuman satu tahun kurungan penjara dimana masa percobaannya selama dua tahun. Pengadilan menanggukuhkan 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 secara ilegal di perairan Indonesia berdasarkan UNCLOS 1982, Marpol 73/78, UU No. 17 Tahun 2008 terkait pelayaran, dan PP No. 21 Tahun 2010 terkait 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.

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. Oleh karena latar belakang tersebut, penulis tertarik dalam melakukan pembahasan terkait persoalan tersebut pada skripsi dengan judul: **“ANALISIS YURIDIS PENANGKAPAN KAPAL TANKER IRAN DAN KAPAL TANKER PANAMA DI PERAIRAN KALIMANTAN DITINJAU DARI UNCLOS 1982”**

## **METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian yang dipergunakan ialah penelitian yuridis normatif, yakni penelitian yang berdasarkan kepada penemuan aturan hukum, sejumlah prinsip hukum, ataupun doktrin hukum yang tepat agar memperoleh pemecahan masalah dan merampungkan permasalahan kepada kasus penahanan kapal asing. Sumber data yang dipergunakan ialah data sekunder dimana tersusun atas data primer, data sekunder dan data tersier yang mana didapatkan melalui studi dokumen dan penganalisisan dilakukan secara kualitatif.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Pengaturan Hak dan Kewajiban Kapal Asing Yang Berlayar di Perairan Suatu Negara**

## **Menurut UNCLOS 1982 dan Implementasinya di Indonesia**

Konvensi Hukum Laut 1982 dengan Undang-Undang No. 17 tahun 1985 terkait upaya dalam mengesahkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* bahwa dengan diterbitkannya undang-undang ini, negara Indonesia dinilai sudah mematuhi UNCLOS 1982 dan sudah melakukan pengesahan terhadap sejumlah ketentuan pada UNCLOS 1982 yang mana merupakan hukum positif, hal ini menyebabkan seluruh kebijakan pada sektor kelautan wajib menyelaraskan diri terhadap ketentuan UNCLOS 1982.

Untuk mengimplementasi Konvensi Hukum Laut 1982, pada Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 terkait Hak dan Kewajiban Kapal Asing ketika Melakukan Lintas Damai melewati Perairan Indonesia. Undang-Undang ini dimana ialah upaya untuk mengganti Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 4 Tahun 1960 dimana dianggap tidak sejalan terhadap rezim negara kepulauan, yang mana pengaturannya dilakukan pada Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982.[2]

Sejalan terhadap ketentuan Pasal 2 ayat 1 dan Pasal 49 Konvensi Hukum Laut 1982, Pasal 4 Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 menguraikan bahwa kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia pada Perairan Indonesia terdiri atas laut territorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman, dan juga ruang udara di atasnya dan dasar laut dan juga tanah di bawahnya, semua kekayaan alam yang terkandung. Bentuk pengimplementasian ketentuan Pasal 53 ayat 3 Konvensi, Pasal 18 Undang-undang No.6 Tahun 1996 dimana melakukan pengaturan terkait lintas dari sejumlah alur laut kepulauan Indonesia.

Pengaturan selanjutnya terkait ketentuan hak lintas damai terkandung pada Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 terkait Hak dan Kewajiban Kapal Asing ketika memanfaatkan Hak Lintas Damai melewati Perairan Indonesia. Ketentuan Pasal 11 ayat (1) Undang-undang ini berisikan ketentuan yang berhubungan terkait hak lintas damai di laut territorial Indonesia dengan melimpahkan hak kepada seluruh kapal dari seluruh negara, baik negara pantai ataupun negara tidak memiliki wilayah pantai dalam merasakan hak lintas damai melewati laut territorial dan perairan kepulauan Indonesia akan tetapi sejalan terhadap

ketentuan pada Pasal 11 ayat (1) Peraturan Pemerintah ini mengharuskan kapal tanker asing, kapal ikan asing, kapal riset kelautan atau kapal survey hidrografi asing, dan kapal asing yang digerakkan menggunakan tenaga nuklir atau kapal asing yang mengangkut bahan nuklir atau bahan yang berbahaya lainnya memanfaatkan alur laut yang umum dipergunakan bagi pelayaran internasional, ketika menjalankan lintas damai sekedar diperuntukkan dalam melewati dari suatu bagian laut lepas atau ZEE melintasi perairan Indonesia.

## **B. Analisis Yuridis Penangkapan Kapal Tanker MT Horse (Iran) dan Kapal Tanker MT Freya (Panama) Ditinjau Dari UNCLOS 1982**

Dugaan awal, Monghasemjahromi selaku Nakhoda Kapal MT. Horse GT. 163.660 berbendera Iran dengan 35 orang awak kapal mendapatkan persetujuan berlayar berdasarkan Port Clearance Nomor KHK990930 tanggal 23 Desember 2020. Dari Port (S) & Maritime General Directorate Of Bushehr Province dengan tujuan Sea (Laut), sebelum berangkat dari Pelabuhan Khark Iran pada tanggal 23 Desember 2020 menuju Sea kapal MT. Horse terlebih dahulu memuat Crude Oil sebanyak 282.849,66 MT.

Setelah melakukan pemuatan Crude Oil dan 3 peti senjata api kemudian pada tanggal 18 Januari 2021 terdakwa berlayar dari Pelabuhan Abbas Iran menuju ke Sea dengan posisi koordinat 00°13'775" S–107°12'538"E menuju Sea. Namun, akan tetapi terdakwa berlayar menuju titik koordinat 00°09'00" S–107°10'30" E (yang merupakan Wilayah Perairan Indonesia/perairan teritorial) yang tidak sesuai dengan *Port Clearancenya*. Dan sampai dititik koordinat 00°09'00" –107°10'30" E pada tanggal 19 Januari 2021. Selanjutnya Kapal MT. Horse drifting sampai dengan tanggal 22 Januari 2021.

Minggu tertanggal 24 Januari 2021 lebih kurang pukul 15.00 WIB bertempat di Wilayah Perairan Indonesia pada posisi 00°09'00" S – 107°10'30" E, keberadaan kedua kapal tersebut terdeteksi oleh Kapal Patroli Bakamla KN. Pulau Marore-322 yang dikomandani oleh saksi Letnan Kolonel Bakamla Yuli Eko Prihartanto.

Dan setelah dilakukan identifikasi secara visual oleh saksi Letnan Kolonel Bakamla Yuli Eko Prihartanto dan saksi Serda Bakamla Priarso Ciptoyuwono ternyata kontak tersebut merupakan dua buah kapal tanker tersebut melakukan pelanggaran hak lintas transit kepada Alur Laut Kepulauan

Indonesia (ALKI) I dan peraturan nasional Indonesia tentang kegiatan STS transshipment tanpa izin dan di luar area yang diatur menurut undang-undang Indonesia. Kemudian kedua kapal tanker tersebut keluar dari batas 25 Neutical mile (Nm), serta menjalankan tindakan lego jangkar di luar ALKI, menjalankan ship to ship mengirimkan BBM illegal, tidak mengibarkan bendera kebangsaan, mematikan AIS, dijumpai sejumlah senjata, dan juga menemukan bahwa MT Freya melaksanakan pembuangan crude oil atau dumping melalui saluran pembuangan lambung kanan MT Freya.

Saksi Letnan Kolonel Bakamla Yuli Eko Prihartanto dan saksi Serda Bakamla Priarso Ciptoyuwono selanjutnya naik keatas kapal dan ternyata kedua kapal tersebut masing–masing adalah Kapal MT. Horse GT. 163.660 berbendera Iran dan kapal MT. Freya GT. 160.216 dengan bendera Panama yang sedang berhenti atau labuh jangkar di koordinat 00°09'00" S – 107°10'30" T yang merupakan wilayah perairan laut Natuna Selatan perairan Indonesia dalam kondisi AIS (Automatic Identification System) dimatikan.

Kapten MT Horse Iran Mehdi Monghasemjahromi dan Kapten MT Freya China Chen Yo Qun ditangguhkan dalam kurun waktu satu tahun dengan masa percobaan dua tahun. Pengadilan turut memberikan perintah kepada Chen supaya membayarkan denda 2 miliar rupiah (US\$ 14.00) dikarenakan melakukan pembuangan minyak secara ilegal di perairan Indonesia.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

Hak dan kewajiban kapal asing yang berlayar di perairann suatu negara telah diatur melalui beberapa instrument Perundang-undangan yaitu UNCLOS 1982 pada Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 dan Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002. Undang-undang ini berisikan tentang ketentuan dimana berhubungan terhadap hak lintas damai di laut territorial Indonesia melalui pemberian hak pada semua kapal dari seluruh negara, baik negara berpantai ataupun negara tidak memiliki wilayah pantai untuk dapat merasakan hak lintas damai melewati laut territorial dan perairan kepulauan Indonesia. 2. Pemerintah Indonesia perlu lebih menerapkan aturan atau pengawasan terhadap AIS kapal yang melintas di perairan Indonesia, serta pemerintah melalui BAKAMLA perlu memperketat pengawasan sehingga tidak ada kapal yang melanggar PP No. 36 tahun 2002 yang melintas di perairan Indonesia.

## **UCAPAN TERIMAKASIH**

Ucapan terimakasih disampaikan kepada yang tercinta orang tua penulis Bapak M. Suhardi dan Ibu Elidawati yang telah memberikan dukungan moral yang berperan sebagai *support system* penulis dalam mengerjakan skripsi dan ucapan terimakasih kepada Bapak Narzif, S.H., M.H atas bimbingan serta arahan sehingga skripsi yang penulis kerjakan dapat terselesaikan. Serta ucapan terimakasih kepada yang tersayang, teman-teman seperjuangan penulis yang telah membantu menghibur penulis dalam menghadapi drama selama penulisan skripsi.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku-buku**

- [1] Anwar, Chairul. (1989). Horizon Baru Hukum Laut Internasional; Konvensi Hukum Laut 1982. Jakarta: Djambatan.
- [2] Kusumaatmadja, Mochtar dan Etty R. Agoes. (2003). Pengantar Hukum Internasional. Bandung: P.T Alumni.

### **Peraturan Perundang-Undangan**

- [1] United Nations Convention on The Law of The Sea 1982
- [2] Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melakukan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia
- [3] Konvensi Internasional Mengenai Pencegahan Polusi Dari Kapal atau MARPOL 73/78