

Implikasi Hukum Internasional dan Nasional dalam Kasus Transfer Minyak Ilegal oleh Kapal Tanker MT Horse dan MT Freya di Perairan Indonesia

Naomi Margaretha Ghokmaria Sirait¹

¹Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta,
e-mail : 2410611474@mahasiswa.upnvj.ac.id

Abstract: Kasus kapal tanker MT Horse dan MT Freya merupakan salah satu kasus pelanggaran terhadap hak lintas damai di Indonesia. Indonesia sendiri merupakan negara pertama dan satu-satunya negara yang telah menetapkan Alur Laut Kepulauan pada perairan Kepulauan atau yang biasa disebut dengan Alur Laut Indonesia (ALKI). Penetapan Alur Laut tersebut memberikan kewajiban dan wewenang secara khusus pada Indonesia untuk memberlakukan peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan penerapan alur laut kepulauan berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982 demi menunjang keberlangsungan lintas kapal asing sekaligus melindungi keamanan, keselamatan, dan kedaulatan negara di wilayah perairannya. Pada kasus ini kedua kapal tanker tersebut telah melakukan pelanggaran terhadap hak lintas damai dan hak lintas transit yang sebagaimana telah diatur dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, serta melanggar ketentuan hukum nasional Indonesia terkait pelayaran, kepabeanan, dan perlindungan lingkungan laut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya tindakan transfer minyak ilegal dari kapal ke kapal (ship to ship) dalam keadaan berhenti, melakukan kegiatan bongkar muat tanpa izin, dan pemadaman Automatic Identification System (AIS) oleh kedua kapal tersebut tidak hanya melanggar ketentuan UNCLOS 1982, tetapi juga peraturan nasional seperti UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Penegakan hukum dilakukan melalui penangkapan dan proses hukum oleh otoritas Indonesia, yang menghasilkan putusan pidana dan denda terhadap pelaku. Studi ini menegaskan pentingnya sinergi antara hukum internasional dan nasional dalam menjaga kedaulatan, keamanan maritim, dan perlindungan lingkungan laut Indonesia.

Abstract The incident involving the tanker vessels MT Horse and MT Freya is a violation of the right to innocent passage in Indonesia. Indonesia itself is the first and only country that has established Archipelagic Sea Lanes within its archipelagic waters, also known as the Indonesian Archipelagic Sea Lanes (ALKI). The establishment of these sea lanes grants Indonesia specific obligations and authority to enforce laws and regulations that correspond with the application of archipelagic sea lanes as stated by UNCLOS 1982 aimed at facilitating the continuity of foreign ship passage while at the same time protecting the security, safety, and sovereignty of the nation within its waters. In this case, both tankers violated the right of innocent passage and the right of transit passage established by the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), as well as Indonesian state laws governing navigation, customs, and marine environmental protection. According to the research findings, the illegal transfer of oil from ship to ship while anchored, unauthorized loading and unloading activities, and disabling of the Automatic Identification System (AIS) by both vessels violate not only UNCLOS 1982 provisions but also national regulations such as Law No. 17 of 2008 on Shipping and Law No. 32 of 2009 on Environmental Protection and Management. Indonesian authorities enforced the law by arresting and prosecuting the culprits, resulting in criminal charges and penalties. This study demonstrates the necessity of international and national law cooperation in preserving sovereignty, maritime security, and protecting Indonesia's marine environment.

Article History

Received: May 25, 2025

Revised: May 30, 2025

Published: June 17, 2025

Kata Kunci: Tanker Ships MT Horse and MT Freya, Indonesian Archipelagic Sea Lanes (ALKI), The Right of Innocent Passage, International Law.

Keywords: kapal Tanker MT Horse dan MT Freya, Alur Laut Indonesia (ALKI), Hak Lintas Damai, Hukum Internasional.



<https://doi.org/10.5281/zenodo.15714539>

This is an open-access article under the [CC-BY-SA License](#).

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki wilayah laut yang sangat luas, mencapai sekitar 5,8 juta kilometer persegi, yang meliputi perairan teritorial, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan landas kontinen. Wilayah laut ini sangat strategis karena menjadi jalur perdagangan internasional sekaligus sumber daya alam yang penting bagi perekonomian nasional, termasuk minyak dan gas bumi serta keanekaragaman hayati laut. Oleh sebab itu, pengelolaan dan pengawasan wilayah perairan Indonesia menjadi sangat penting untuk menjaga kedaulatan negara, keamanan maritim, dan kelestarian lingkungan laut.

Namun, dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia menghadapi berbagai pelanggaran hukum di wilayah perairannya, termasuk aktivitas ilegal yang dilakukan kapal asing. Salah satu kasus menonjol adalah insiden transfer minyak ilegal yang melibatkan dua kapal super tanker, MT Horse berbendera Iran dan MT Freya berbendera Panama, yang diamankan oleh Badan Keamanan Laut (Bakamla) di perairan Natuna pada Januari 2021¹. Kedua kapal tersebut diduga melakukan transfer minyak secara ilegal (ship-to-ship transfer) di luar izin yang berlaku, serta melanggar hak lintas damai dan hak lintas transit sebagaimana diatur dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 dan peraturan nasional Indonesia.

Selain itu, kapal-kapal tersebut mematikan sistem Automatic Identification System (AIS) yang berfungsi untuk pelacakan posisi kapal secara otomatis, menutup nama lambung kapal dengan kain, dan tidak mengibarkan bendera kebangsaan, yang merupakan pelanggaran terhadap Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan internasional terkait keselamatan pelayaran². Dalam proses penangkapan, petugas Bakamla juga menemukan berbagai senjata api ilegal di kapal MT Horse, termasuk senjata jenis AK-47 dan amunisi dalam jumlah besar, yang menambah dimensi keamanan dan ketertiban di laut yang terganggu oleh aktivitas tersebut.³

Secara hukum, tindakan ship to ship transfer minyak ilegal, melanggar hak lintas transit pada ALKI I dengan keluar dari batas 25NM ALKI dengan melakukan lego jangkar di luar ALKI, tidak mengibarkan bendera kebangsaan, mematikan Automatic Information System (AIS) serta MT Freya yang melakukan oil spilling atau penumpahan minyak menyatakan bahwa kedua kapal tersebut tidak hanya melanggar hukum nasional, seperti UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup dan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tetapi juga hukum internasional, termasuk ketentuan UNCLOS 1982 yang mengatur kedaulatan negara atas wilayah laut dan hak lintas damai, salah satunya yaitu United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 dalam Pasal 19 ayat 1 sebagai berikut.

*"Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law."*⁴

Pasal ini menjelaskan bahwa lintas tersebut harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya. Secara rinci pasal 19 ayat 2 juga mencantumkan 12 kegiatan yang jika salah satunya dilakukan, maka suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai. Pada kasus ini dua kapal tersebut terbukti melakukan pelanggaran, maka hak lintas damai otomatis gugur dan Indonesia berhak mengambil tindakan hukum terhadap kapal tersebut sesuai kedaulatan dan hukum nasional.

Penegakan hukum atas kasus ini dilakukan dengan penahanan awak kapal, pengembalian barang bukti kapal kepada terdakwa, serta vonis pidana penjara selama satu tahun dengan masa percobaan dua tahun bagi nahkoda kedua kapal⁵

¹ BBC Indonesia. (2021, 3 Februari). Kapal tanker Iran dan Panama 'langgar hak lintas dan lakukan pemindahan minyak ilegal' di perairan Kalimantan.

² Detik News. (2021, 24 Januari). Bakamla Amankan 2 Kapal Super Tanker Asing di Perairan Natuna.

³ Batam Today. (2021, 3 Mei). Barang Bukti Perkara Dua Kapal Super Tanker Dikembalikan pada Terdakwa.

⁴ Article 19 paragraph 1 (Article 19(1)) of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

⁵ Batam Today. (2021, 25 Mei). Nahkoda Super Tanker MT Horse dan MT Freya Divonis 1 Tahun Penjara.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis keterkaitan antara implikasi hukum internasional dan nasional dalam penanganan kasus transfer minyak ilegal oleh kapal tanker MT Horse dan MT Freya di perairan Indonesia. Analisis ini penting untuk memahami bagaimana hukum internasional dan nasional dapat bersinergi dalam menjaga kedaulatan negara, keamanan maritim, serta perlindungan lingkungan laut dari aktivitas ilegal yang merugikan negara. Selain itu, studi ini juga menyoroti tantangan dalam penegakan hukum maritim, terutama terkait tindakan kapal yang mematikan sistem AIS sehingga menyulitkan pengawasan oleh otoritas maritim. Dengan adanya kasus ini, diharapkan dapat memberikan gambaran yang komprehensif mengenai aspek hukum yang berlaku, mekanisme penegakan hukum yang dilakukan oleh Indonesia, serta rekomendasi untuk memperkuat pengawasan dan perlindungan wilayah laut nasional di masa depan. Kajian ini sekaligus menjadi kontribusi bagi pengembangan hukum maritim Indonesia dalam konteks hukum internasional yang semakin kompleks dan dinamis.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, yaitu penelitian yang berfokus pada pendekatan dan analisis perundang-undangan, doktrin hukum, dan literatur yang relevan dengan kasus transfer minyak ilegal oleh kapal tanker MT Horse dan MT Freya di perairan Indonesia. Pengumpulan data dilakukan melalui sumber data sekunder yakni, Peraturan perundang-undangan nasional dan internasional yang relevan, Putusan pengadilan terkait kasus MT Horse dan MT Freya, Literatur hukum, jurnal ilmiah, dan dokumen resmi dari lembaga pemerintah terkait, Berita dan laporan media yang kredibel mengenai kronologi dan penanganan kasus. Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis secara kualitatif dengan menitikberatkan pada sinkronisasi antara implikasi hukum nasional dan internasional, serta efektivitas penegakan hukum yang dilakukan oleh otoritas Indonesia dalam menangani kasus transfer minyak ilegal di wilayah perairan Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kronologi dan Latar Belakang Kasus Transfer Minyak Ilegal MT Horse dan MT Freya

Kasus sengketa kapal tanker MT Freya (berbendera Panama) dan MT Horse (berbendera Iran) bermula pada 24 Januari 2021 saat Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI melakukan patroli di sekitar Pulau Pejantan, Kepulauan Riau. Saat itu, kedua kapal tertangkap tangan sedang melakukan transfer muatan minyak mentah dari kapal ke kapal (*ship to ship transfer*) dalam keadaan berhenti di laut wilayah Indonesia tanpa izin resmi. Selain itu, ditemukan pelanggaran lain seperti berhenti dan membuang jangkar tanpa izin, mematikan sistem Automatic Identification System (AIS), serta melakukan pencemaran lingkungan laut akibat menumpahkan limbah minyak atau *oil spilling*⁶.

Tindakan tersebut secara langsung melanggar prinsip hak lintas damai (*innocent passage*) sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, khususnya Pasal 17–32. Hak lintas damai hanya dapat dilakukan oleh kapal asing selama tidak membahayakan keamanan, ketertiban, atau melanggar hukum negara pantai. Aktivitas transfer muatan tanpa izin, berhenti, dan membuang jangkar tanpa alasan sah, serta pencemaran laut jelas merupakan pelanggaran terhadap prinsip tersebut⁷.

Setelah dilakukan pemeriksaan, Bakamla menggiring kedua kapal ke Batam untuk proses hukum lebih lanjut. Pengadilan Negeri Batam kemudian menjatuhkan pidana penjara satu tahun dengan masa percobaan dua tahun kepada nahkoda kedua kapal, serta denda sebesar Rp2 miliar kepada nahkoda MT Freya atas tindak pidana dumping limbah tanpa izin dan pelanggaran aturan alur pelayaran⁸. Putusan ini menegaskan bahwa Indonesia menegaskan kedaulatan dan yurisdiksi hukumnya atas pelanggaran yang terjadi di wilayah perairannya, sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan internasional.

⁶ Ramadhani, D. S., Aswita, A., & Zainuddin, Moh., "Penegakan Hukum Kasus Pelanggaran Hak Lintas Damai Kapal Tanker Iran dan Panama di Indonesia", Prosiding SNAPP, 2024.

⁷ Annisa Rizky Julieta & Made Maharta Yasa, "Penegakan Hukum Kasus Pelanggaran Hak Lintas Damai Kapal Tanker Iran dan Panama di Indonesia", Jurnal Kertha Desa, 2023.

⁸ ANTARA News (2021), "Nakhoda MT Freya didenda Rp2 miliar".

Penegakan hukum dalam kasus ini juga menunjukkan tantangan yang dihadapi Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut yang luas, terutama dalam pengawasan kapal asing yang sering mematikan AIS untuk menghindari deteksi dan melakukan aktivitas ilegal di perairan Indonesia⁹. Namun, secara umum, mekanisme penegakan hukum yang dilakukan Indonesia telah memenuhi standar hukum nasional dan internasional serta menjadi preseden penting dalam menjaga keamanan dan perlindungan lingkungan laut nasional¹⁰.

Peristiwa ini merupakan sebuah cerminan dari fenomena yang lebih luas yang dikenal sebagai "armada bayangan" (shadow fleet). Armada ini terdiri dari kapal-kapal yang terlibat dalam perdagangan minyak ilegal, seringkali bertujuan untuk menghindari sanksi internasional, seperti sanksi yang diberlakukan Amerika Serikat terhadap Iran. Kapal-kapal ini kerap mematikan sistem pelacakan mereka atau mengubah dokumen kapal untuk menyembunyikan asal muatan minyak. Adanya aktivitas "armada bayangan" yang melibatkan tanker dari negara-negara yang terkena sanksi (seperti Iran, Rusia, dan Venezuela) di wilayah strategis seperti Selat Singapura, yang digunakan untuk transfer ilegal guna mengaburkan asal komoditas yang disanksi, menunjukkan kompleksitas penegakan hukum maritim di tengah dinamika geopolitik global. Hal ini menunjukkan bahwa penanganan insiden semacam itu tidak hanya memerlukan penegakan hukum domestik tetapi juga pemahaman yang mendalam tentang tekanan geopolitik internasional dan jaringan perdagangan ilegal yang terorganisir.

Keterkaitan antara Implikasi Hukum Internasional dan Nasional dalam Penanganan Kasus Transfer Minyak Ilegal oleh Kapal Tanker MT Horse dan MT Freya di Perairan Indonesia.

Kasus transfer minyak ilegal yang melibatkan kapal tanker MT Horse dan MT Freya di perairan Indonesia menjadi contoh nyata bagaimana hukum internasional dan hukum nasional saling terkait dan harus diterapkan secara sinergis dalam penegakan hukum maritim. Keterkaitan ini penting mengingat wilayah laut Indonesia yang luas dan statusnya sebagai negara kepulauan yang memiliki yurisdiksi atas perairan teritorial, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan landas kontinen sesuai ketentuan hukum internasional.

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 merupakan instrumen hukum internasional utama yang mengatur hak dan kewajiban negara pantai dan kapal asing di laut. Dalam konteks kasus ini, Pasal 17–32 UNCLOS mengatur hak lintas damai (innocent passage) kapal asing di laut teritorial negara pantai, yang membatasi aktivitas yang dapat dilakukan kapal asing saat melintas agar tidak membahayakan keamanan atau melanggar hukum negara pantai. Transfer minyak ilegal (ship-to-ship transfer tanpa izin) dan pemadaman sistem Automatic Identification System (AIS) oleh kapal MT Horse dan MT Freya jelas melanggar ketentuan ini¹¹. Selain itu, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 mewajibkan kapal mengaktifkan AIS untuk keselamatan pelayaran dan transparansi pergerakan kapal. Pemadaman AIS oleh kapal tanker tersebut bertentangan dengan kewajiban ini dan menghambat pengawasan oleh otoritas maritim Indonesia¹².

Dalam kerangka Hukum Nasional, penanganan kasus transfer minyak ilegal oleh kapal asing, seperti MT Horse dan MT Freya, sangat jelas diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini menegaskan bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kedaulatan penuh atas wilayah perairannya, termasuk hak dan kewajiban untuk mengatur, mengawasi, serta menegakkan hukum terhadap segala aktivitas pelayaran di wilayah yurisdiksinya¹³.

UU No. 17 Tahun 2008 mengatur pelayaran sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim (Pasal 1). Dalam Pasal 8, ditegaskan bahwa kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia, kecuali untuk kegiatan lintas batas yang telah diatur secara khusus. Setiap kapal, baik nasional maupun asing,

⁹ Aisyatus Sa'adah, "Penegakan Hukum Atas Tindak Pidana Di Laut (Eksaminasi Kasus Dan Putusan Atas Kapal Tanker MT Horse Dan MT Freya)", Universitas Indonesia, 2022.

¹⁰ Gega Muhammad AR, "Penegakan Hukum Terhadap Kapal Tanker MT Freya dan MT Horse Terkait Pelanggaran Hak Lintas Damai di Indonesia", Universitas Lampung, 2022

¹¹ United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*.

¹² International Maritime Organization (IMO). (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*

¹³ Undang-Undang No 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran. <https://jdih.maritim.go.id/id/uu-17-tahun-2008>. Diakses pada 1 Juni 2025

wajib mematuhi ketentuan alur pelayaran, izin lintas, serta persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran. Pada aspek keamanan dan keselamatan, UU ini mengatur bahwa kapal yang beroperasi di wilayah Indonesia harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, mengaktifkan sistem identifikasi otomatis (AIS), dan tidak melakukan aktivitas yang membahayakan keselamatan pelayaran atau lingkungan maritim.

Selain UU tersebut, terdapat juga keterkaitannya pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (PPLH). UU No. 32 Tahun 2009 menegaskan bahwa lingkungan hidup yang baik dan sehat merupakan hak asasi setiap warga negara Indonesia. Dalam konteks pelanggaran oleh kapal asing, UU No. 32 Tahun 2009 menegaskan pelarangan dumping limbah atau bahan berbahaya ke perairan Indonesia tanpa izin, serta mengatur sanksi tegas bagi pelaku pencemaran lingkungan, baik individu maupun korporasi. Sanksi pidana dapat berupa penjara dan denda yang berat, sebagai bentuk perlindungan terhadap ekosistem laut dan keberlanjutan sumber daya alam nasional¹⁴.

Pelanggaran terhadap ketentuan ini, seperti mematikan AIS, melakukan transfer muatan tanpa izin, atau menyebabkan pencemaran laut, merupakan tindak pidana dan dapat dikenai sanksi administratif, pidana, maupun denda sesuai ketentuan perundang-undangan.

Penanganan kasus MT Horse dan MT Freya menunjukkan bagaimana Indonesia menerapkan hukum nasionalnya dalam kerangka hukum internasional yang telah diratifikasi. Sebagai negara pihak UNCLOS, Indonesia berhak dan wajib menegakkan kedaulatan dan yurisdiksi atas wilayah lautnya, termasuk menindak kapal asing yang melakukan pelanggaran hukum. Penegakan hukum yang dilakukan oleh Bakamla RI dan lembaga terkait, serta proses hukum di Pengadilan Negeri Batam, memperlihatkan implementasi prinsip-prinsip hukum internasional yang diintegrasikan dengan norma hukum nasional. Vonis pidana dan denda terhadap nahkoda kapal serta tindakan administratif merupakan bentuk penegakan hukum yang sejalan dengan kewajiban Indonesia sebagai negara pantai dan anggota komunitas internasional.

Tantangan dalam Penegakan Hukum Maritim pada Kasus MT Horse dan MT Freya

Penegakan hukum maritim di Indonesia menghadapi tantangan besar, terutama terkait tindakan kapal asing yang mematikan sistem Automatic Identification System (AIS). AIS adalah perangkat wajib pada kapal niaga internasional yang berfungsi untuk mengirimkan posisi, identitas, dan data navigasi kapal secara real-time kepada otoritas maritim. Pemadaman AIS secara sengaja, seperti yang dilakukan oleh MT Horse dan MT Freya, tidak hanya melanggar ketentuan internasional (SOLAS 1974) tetapi juga sangat menyulitkan pengawasan oleh otoritas maritim Indonesia¹⁵.

Salah satu tantangan utama adalah fragmentasi aturan hukum di sektor kelautan. Berbagai undang-undang sektoral seperti UU Pelayaran, UU Perikanan, UU Kelautan, dan UU Lingkungan Hidup memberikan kewenangan penegakan hukum kepada banyak kementerian/lembaga (K/L). Akibatnya, sering terjadi tumpang tindih yurisdiksi dan lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum di laut. Satu kapal pelanggar bisa ditangani oleh beberapa instansi berbeda, yang kadang menghasilkan keputusan yang tidak sinkron, bahkan saling bertentangan. Hal ini memperlambat proses penegakan hukum dan menurunkan efektivitas pengawasan di laut.

Keterbatasan armada patroli, yakni sistem radar, dan integrasi data antar lembaga juga menjadi hambatan besar. Data dari AIS, Vessel Monitoring System (VMS), dan Rescue Coordination Center (RCC) belum terintegrasi secara nasional. Setiap lembaga masih menggunakan data untuk kepentingan internal sehingga pengawasan menjadi parsial dan tidak komprehensif. Kapal yang mematikan AIS dapat dengan mudah menghilang dari pantauan, sehingga aktivitas ilegal seperti transfer muatan, penyelundupan, atau dumping limbah sulit terdeteksi secara real-time.

Sanksi dan Penegakan Hukum terhadap pelanggaran pemadaman AIS dan aktivitas ilegal di laut masih kurang optimal. Proses hukum sering kali lambat dan melibatkan banyak lembaga, seperti terlihat pada kasus MT Horse dan MT Freya yang memerlukan tim gabungan lintas kementerian dan

¹⁴ Jeni Satriani, M. Sahrul T, Muhayyirah, Nurul Fajratullah, Restu Putri Utami, Sumarni (2015). Resume UU RI No 32 Tahun 2009

¹⁵ Christina Aryani, "Mendorong Lahirnya RUU Keamanan Laut dalam Penguatan Sistem Keamanan Laut Nasional" (Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia Volume 3, Nomor 2, Tahun 2021, halaman 155-173, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro),

berbulan-bulan untuk menyelesaikan prosesnya. Banyaknya instansi yang terlibat juga menyebabkan ketidakpastian hukum bagi pelaku usaha dan operator kapal, serta menurunkan daya gentar (deterrence) terhadap pelaku pelanggaran¹⁶.

Selain itu, Koordinasi antar lembaga penegak hukum di laut masih belum optimal. Sistem Multi Agency Single Task yang diterapkan tanpa adanya kesatuan komando menyebabkan penumpukan armada patroli di satu wilayah, sementara wilayah lain justru kosong dari pengawasan¹⁷.

Tindakan Indonesia pada Penyelesaian Kasus Pelanggaran MT Horse dan MT Freya

Penyelesaian kasus transfer minyak ilegal oleh kapal tanker MT Horse dan MT Freya di perairan Indonesia berakhir melalui proses peradilan di Pengadilan Negeri Batam. Setelah penangkapan oleh Bakamla RI pada Januari 2021, kedua kapal beserta nakhodanya diproses secara hukum atas pelanggaran terhadap peraturan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut Indonesia.

Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam pada 25 Mei 2021 memutuskan bahwa nakhoda MT Horse, Mehdi Monghasemjahromi, dijatuhi hukuman satu tahun penjara karena telah terbukti melanggar Pasal 193 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun, hukuman penjara tersebut tidak perlu dijalani kecuali jika dalam masa percobaan dua tahun nakhoda kembali melakukan tindak pidana serupa. Hakim juga memerintahkan agar terdakwa segera dikeluarkan dari tahanan setelah putusan diucapkan.¹⁸

Sementara itu, nakhoda MT Freya, Chen Yi Qun, selain dijatuhi hukuman pidana satu tahun penjara dengan masa percobaan dua tahun, juga dikenakan pidana denda sebesar Rp2 miliar karena telah terbukti melakukan dumping limbah minyak (*oil spilling*) yang mencemari perairan di Indonesia. Jika denda tersebut tidak dibayarkan, maka dapat diganti dengan pidana kurungan selama tiga bulan.¹⁹ Barang bukti, termasuk kapal MT Freya, dikembalikan kepada pemiliknya setelah proses hukum selesai. Setelah putusan pengadilan, kedua kapal dan awaknya dibebaskan dan diizinkan meninggalkan wilayah Indonesia pada akhir Mei 2021, setelah disita selama sekitar empat bulan. Imigrasi Batam juga menerbitkan surat perintah pengawalan dan deportasi terhadap nakhoda kedua kapal agar segera keluar dari wilayah Indonesia.²⁰

Upaya Optimalisasi Terhadap Pelanggaran Hak Lintas ALKI

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah jalur pelayaran dan penerbangan internasional yang strategis, jalur ini menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki hak dan kewajiban khusus untuk mengatur serta menjaga keamanan di ALKI, sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982. Namun, penegakan hukum di ALKI menghadapi berbagai tantangan, sehingga diperlukan upaya pengoptimalan yang komprehensif.

Upaya optimalisasi yang pertama adalah adanya peningkatan sarana dan prasarana yang ada dalam negeri. Pengembangan teknologi informasi dan komunikasi perlu ditingkatkan agar mampu mendukung pertukaran data intelijen antar lembaga penegak hukum. Selain itu, ketersediaan, modernisasi, dan pengaturan kapal patroli pesawat udara pengintai, radar, dan sistem pengawasan maritim lainnya perlu ditingkatkan.²¹ Hal ini penting untuk dapat memperluas jangkauan pengawasan terhadap kapal yang melintasi jalur ALKI dan mampu merespons dengan cepat terhadap pelanggaran yang terjadi dalam jalur pelayaran.

Selanjutnya adalah melakukan penguatan personel terhadap instansi penegak hukum. Peningkatan jumlah dan kualitas personel Badan Keamanan Laut (Bakamla), TNI Angkatan Laut (TNI

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Suharyo S *Jurnal Penelitian Hukum De Jure* (2019) 19(3) 285

¹⁸ Akhyar Zein (2021). "Kapal MT Horse Iran di Bebaskan". Diakses pada 3 Juni 2025, dari <https://www.kataini.com/artikel/47362/kapal-mt-horse-iran-di-bebaskan/>

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ [newssetup.kontan.co.id](https://newssetup.kontan.co.id/news/4-bulan-disita-indonesia-lepas-kapal-tanker-minyak-iran-dan-panama-1) (2021). "4 Bulan disita, Indonesia lepas kapal tanker minyak Iran dan Panama". Dari <https://newssetup.kontan.co.id/news/4-bulan-disita-indonesia-lepas-kapal-tanker-minyak-iran-dan-panama-1>

²¹ Colline, Cicilia Safaatul (2021) *Strategi Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dalam penanganan kejahatan perampokan bersenjata di kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia tahun 2017-2020*. (Undergraduate thesis, UIN Sunan Ampel Surabaya.) http://digilib.uinsa.ac.id/52122/2/Cicilia%20Safaatul%20Colline_I72217033.pdf.

AL), Kepolisian Perairan dan Udara (Polairud), Bea Cukai, dan instansi terkait lainnya melalui pelatihan khusus dalam hukum laut internasional, teknik investigasi, dan penanganan kasus pelanggaran hak lintas.

Implementasi sistem *Single Agency Multi Tasks* (SAMT) perlu dioptimalkan, yaitu sistem yang menjadikan Bakamla sebagai koordinator utama dalam pengamanan maritim di wilayah yurisdiksi Indonesia, termasuk ALKI. Tindakan ini bertujuan untuk mengatasi tumpang tindih kewenangan antarlembaga yang kerap menjadi hambatan dalam penegakan hukum. Hal ini juga perlu didukung dengan penyamaan persepsi dan pemahaman hukum antarlembaga untuk menghindari konflik penafsiran dan pelaksanaan di lapangan.²²

Meskipun Indonesia telah memiliki Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, namun perlu adanya peraturan perundang-undangan yang lebih rinci mengenai delik dan sanksi bagi pelanggaran hak lintas di ALKI. Peningkatan pengawasan peraturan domestik sejalan dengan UNCLOS 1982 dan peraturan internasional lainnya yang berlaku umum juga diperlukan agar dapat meningkatkan pertimbangan untuk membentuk Undang-Undang tersendiri mengenai ALKI yang secara spesifik mengatur hak dan kewajiban, serta penegakan hukum di dalamnya, termasuk penggunaan *Automatic Identification System* (AIS) untuk kapal niaga asing.²³

Terakhir, mengintensifkan upaya diplomatik untuk menyelesaikan sengketa maritim dan memastikan pemahaman yang sama mengenai hak dan kewajiban lintas di ALKI berdasarkan UNCLOS 1982. Hal ini dapat diimplementasikan dengan meningkatkan kerjasama dengan negara-negara tetangga dan negara pengguna ALKI lainnya dalam bidang keamanan maritim, termasuk pertukaran informasi intelijen, patroli bersama, dan latihan bersama²⁴, serta memperkuat peran Indonesia dalam organisasi internasional seperti IMO (International Maritime Organization) dan ICAO (International Civil Aviation Organization) dalam penyusunan standar dan prosedur keselamatan pelayaran dan penerbangan di ALKI.²⁵

Dengan mengoptimalkan dan mengimplementasikan upaya-upaya tersebut secara komprehensif dan berkelanjutan, diharapkan penegakan hukum terhadap pelanggaran hak lintas di ALKI dapat berjalan lebih efektif, sehingga keamanan maritim Indonesia semakin terjamin dan kedaulatan negara dapat ditegakkan.

SIMPULAN

Kasus Transfer Minyak Ilegal oleh Kapal Tanker MT Horse dan MT Freya di Perairan Indonesia menegaskan bahwa kedua kapal tersebut secara nyata telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan hak lintas damai dan hak lintas transit sebagaimana diatur dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Kapal-kapal ini terbukti melakukan transfer minyak secara ilegal, berhenti dan membuang jangkar tanpa izin, mematikan sistem Automatic Identification System (AIS), serta menyebabkan pencemaran lingkungan laut di wilayah yurisdiksi Indonesia. Tindakan ini bertentangan dengan prinsip-prinsip UNCLOS 1982, khususnya Bab II Pasal 17–32 yang mengatur hak dan batasan lintas damai di laut teritorial negara kepulauan, serta ketentuan tentang perlindungan lingkungan laut.

Penegakan hukum yang dilakukan oleh Indonesia, melalui penangkapan, pemeriksaan, hingga proses peradilan di Pengadilan Negeri Batam, telah sesuai dengan mekanisme hukum nasional dan internasional. Majelis Hakim menjatuhkan pidana penjara satu tahun dengan masa percobaan dua tahun kepada nakhoda kedua kapal, serta denda Rp2 miliar kepada nakhoda MT Freya atas pencemaran laut,

²² Dadang, S., "Penegakan Hukum Hak Lintas Damai Bagi Kapal-Kapal Asing di Perairan Indonesia," (Jurnal, t.t.), <https://media.neliti.com/media/publications/35668-ID-penegakan-hukum-hak-lintas-damai-bagi-kapal-kapal-asing-di-perairan-indonesia.pdf>.

²³ Harjanto, FH Unair., "Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran oleh Kapal Asing yang Melintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia," (Prosiding, Universitas Airlangga, t.t.), <https://fh.unair.ac.id/proceedings/index.php/aicoll/article/download/25/25/42>.

²⁴ Ridha, A. M., Heri, M., & Setiaji, B. T. Legalitas, "Urgensi Penyatuan Lembaga Penegak Hukum di Laut Indonesia," (Jurnal, t.t.), <https://legalitas.unbari.ac.id/index.php/Legalitas/article/download/556/300>.

²⁵ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan (Khususnya pasal-pasal terkait pidana perikanan, penyitaan, dan penenggelaman kapal).

menunjukkan bahwa Indonesia menjalankan kewenangannya sebagai negara pantai dan anggota UNCLOS 1982.

Kasus ini menjadi preseden penting dalam penegakan hukum laut di Indonesia, menegaskan bahwa hak lintas damai tidak dapat disalahgunakan untuk melakukan aktivitas ilegal, dan negara pantai berhak serta wajib menindak tegas setiap pelanggaran di wilayah yurisdiksinya. Studi-studi hukum internasional juga menyoroti perlunya penguatan pengawasan, peningkatan teknologi pemantauan, serta harmonisasi hukum nasional dengan hukum internasional untuk mencegah dan menindak pelanggaran serupa di masa depan

REFERENSI

- Ramadhani, D. S., Aswita, A., & Zeinuddin, M. (2023). Penegakan Hukum Kasus Pelanggaran Hak Lintas Damai Kapal Tanker Iran Dan Panama Di Indonesia. *Prosiding Snapp: Sosial Humaniora, Pertanian, Kesehatan Dan Teknologi*, 2(1), 254-259.
- Annisa Rizky Julieta, M. M. (2023, March 13). *Jurnal Harian Regional*. Retrieved From Penegakan Hukum Kasus Pelanggaran Hak Lintas Damai Kapal Tanker Iran Dan Panama Di Indonesia: <https://jurnal.harianregional.com/kerthadesa/id-94891>
- Aisyatus Sa'adah. (2022) "Penegakan Hukum Atas Tindak Pidana Di Laut (Eksaminasi Kasus Dan Putusan Atas Kapal Tanker Mt Horse Dan Mt Freya)", Universitas Indonesia,.
- Gega, M. A. (2023). Penegakan Hukum Terhadap Kapal Tanker Mt Freya Dan Mt Horse Terkait Pelanggaran Hak Lintas Damai Di Indonesia.
- Jeni Satriani, M. Sahrul T, Muhayyirah, Nurul Fajratullah, Restu Putri Utami, Sumarni (2015). Resume Uu Ri No 32 Tahun 2009 <https://www.scribd.com/doc/259857689/Resumme-Uu-Ri-No-32-Tahun-2009-Do>
- Aryani, C. (2021). Mendorong Lahirnya Ruu Keamanan Laut Dalam Penguatan Sistem Keamanan Laut Nasional. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 3(2), 155-173.
- Suharyo, S. (2019). Penegakan Keamanan Maritim Dalam Nkri Dan Problematikanya. *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, 19(3), 285-302.
- Colline, Cicilia Safaatul (2021) Strategi Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Dalam Penanganan Kejahatan Perampokan Bersenjata Di Kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia Tahun 2017-2020. (Undergraduate Thesis, Uin Sunan Ampel Surabaya.) <http://digilib.uinsa.ac.id/52122/2/Cicilia%20safaatul%20colline%20I72217033.Pdf>.
- Suhendang, D. (2015). Penegakan Hukum Hak Lintas Damai Bagi Kapal-Kapal Asing Di Perairan Indonesia. Brawijaya University.
- Harjanto, Fh Unair,. "Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Oleh Kapal Asing Yang Melintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia," (Prosiding, Universitas Airlangga, T.T.), <https://fh.unair.ac.id/proceedings/index.php/aicoll/article/download/25/25/42>.
- Ridha, A. M., Heri, M., & Setiaji, B. T. (2024). Urgensi Penyatuan Lembaga Penegak Hukum Di Laut Indonesia. *Legalitas: Jurnal Hukum*, 16(1), 1-8.
- Article 19 Paragraph 1 (Artie 19(1)) Of The 1982 United Nations Convention On The Law Of The Sea (Unclos) United Nations. (1982). United Nations Convention On The Law Of The Sea (Unclos).
- International Maritime Organization (Imo). (1974). International Convention For The Safety Of Life At Sea (Solus)
- Undang-Undang No 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran. <https://jdih.maritim.go.id/Id/Uu-17-Tahun-2008>.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan (Khususnya Pasal-Pasal Terkait Pidana Perikanan, Penyitaan, Dan Penenggelaman Kapal).

Website

- Bbc News Indonesia . (2021, February 3). Kapal Tanker Iran Dan Panama 'Langgar Hak Lintas Dan Lakukan Pemindahan Minyak Ilegal' Di Perairan Kalimantan . Retrieved From Bbc News Indonesia : <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-55761108>
- Kanavino Ahmad Rizqo - Detiknews. (2021, January 26). Bakamla Amankan 2 Kapal Super Tanker Asing Di Perairan Natuna. Retrieved From Detiknews: <https://news.detik.com/berita/d-5349215/bakamla-amankan-2-kapal-super-tanker-asing-di-perairan-natuna>
- Rh, P. (Batamtoday.Com, May 3). Barang Bukti Perkara Dua Kapal Super Tanker Dikembalikan Pada Terdakwa. Retrieved From <https://m.batamtoday.com/Berita/62127-Barang-Bukti-Perkara-Dua-Kapal-Super-Tanker-Dikembalikan-Pada-Terdakwa.Html>



- Rianghepat, P. (2021, May 25). *Nakhoda Super Tanker Mt Horse Dan Mt Freya Divonis 1 Tahun Penjara*. Retrieved From Batamtoday.Com: <https://M.Batamtoday.Com/Berita162853-Nakhoda-Super-Tanker-Mt-Horse-Dan-Mt-Freya-Divonis-1-Tahun-Penjara.Html>
- Antaranews.Com. (2021, May 25). Nakhoda Mt Freya Didenda Rp2 Miliar. Retrieved From Antaranews.Com: <https://www.Antaranews.Com/Berita/2174814/Nakhoda-Mt-Freya-Didenda-Rp2-Miliar>
- Zein, A. (2021, May 29). Kapal Mt Horse Iran Di Bebaskan. Retrieved From Katakini.Com: <https://www.Katakini.Com/Artikel/47362/Kapal-Mt-Horse-Iran-Di-Bebaskan/>
- Newssetup.Kontan.Co.Id. (2021, May 31). 4 Bulan Disita, Indonesia Lepas Kapal Tanker Minyak Iran Dan Panama. Retrieved From Kontan.Co.Id: <https://Newssetup.Kontan.Co.Id/News/4-Bulan-Disita-Indonesia-Lepas-Kapal-Tanker-Minyak-Iran-Dan-Panama-1>