

**PENYALAHGUNAAN REZIM NAVIGASI OLEH KAPAL ASING
DALAM PRAKTIK IUU FISHING DI PERAIRAN YURISDIKSI
INDONESIA: PERSPEKTIF UNCLOS 1982**
*MISUSE OF THE NAVIGATION REGIME BY FOREIGN VESSELS IN IUU
FISHING PRACTICES IN INDONESIAN JURISDICTIONAL WATERS: A
UNCLOS 1982 PERSPECTIVE*

Hanifah Putri Pertiwi dan Rosa Tedjabuwana

Fakultas Hukum Universitas Pasundan

Korespondensi Penulis : hanifptr750@gmail.com

Citation Structure Recommendation :

Pertiwi, Hanifah Putri dan Rosa Tedjabuwana. *Penyalahgunaan Rezim Navigasi oleh Kapal Asing dalam Praktik IUU Fishing di Perairan Yurisdiksi Indonesia: Perspektif UNCLOS 1982*. Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.7. No.1 (2026).

ABSTRAK

Penulis menggunakan metode *normative juridical* yang merupakan pendekatan perundang-undangan, konseptual, kasus dan pendekatan hukum internasional. *Illegal fishing* di laut teritorial dapat menghilangkan sifat *innocent passage*, sedangkan *illegal fishing* di ZEE merupakan pelanggaran terhadap *sovereign rights* Indonesia dan tunduk pada Pasal 56 dan 73. Hambatan penegakan hukum terhadap penggunaan hak lintas damai oleh kapal asing yang melakukan *illegal fishing* adalah keterbatasan faktor sarana-prasarana pengawasan serta kompleksitas pembuktian sifat *innocent passage*. Solusi terhadap penegakan hukum yang dapat dilakukan Indonesia untuk menanggulangi penyalahgunaan hak lintas damai adalah penguatan sarana-prasarana pengawasan, kapasitas penegak hukum, edukasi masyarakat pesisir, serta kerja sama internasional secara terintegrasi.

Kata Kunci: Hak Lintas Damai, *Illegal Fishing*, Kapal Asing

ABSTRACT

The author employed a normative juridical method comprising statutory, conceptual, case, and international law approaches. Illegal fishing in the territorial sea can eliminate the nature of innocent passage, whereas illegal fishing in the Exclusive Economic Zone (EEZ) constitutes a violation of Indonesia's sovereign rights and is subject to Articles 56 and 73. The obstacles to law enforcement against the abuse of the right of innocent passage by foreign vessels conducting illegal fishing are the limited surveillance facilities and infrastructure, as well as the complexity of proving the nature of innocent passage. The solutions to law enforcement that Indonesia can implement to address the abuse of the right of innocent passage include strengthening

surveillance facilities and infrastructure, enhancing law enforcement capacity, educating coastal communities, and pursuing integrated international cooperation.

Keywords: *Right of Innocent Passage, Illegal Fishing, Foreign Vessels*

A. PENDAHULUAN

Penentuan batas laut teritorial suatu negara dalam sejarah hukum internasional pada mulanya bersifat subjektif karena hanya didasarkan pada kebiasaan ketatanegaraan masing-masing negara tanpa parameter yang bersifat universal.¹ Kondisi ini menimbulkan keresahan, khususnya bagi negara pelintas, karena ketiadaan norma yang seragam dalam penentuan batas laut. Laut teritorial pada dasarnya merupakan ruang kedaulatan penuh negara pantai (*full sovereignty*), namun kedaulatan tersebut dibatasi oleh kewajiban hukum internasional untuk mengakomodasi hak lintas kapal asing.²

Pengaturan hak lintas di laut teritorial diatur secara komprehensif dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (untuk selanjutnya disebut UNCLOS 1982. Pasal 17 UNCLOS 1982 menegaskan bahwa *ships of all States, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea*. Pasal 18 UNCLOS 1982 selanjutnya mendefinisikan passage sebagai kegiatan berlayar yang dilakukan secara terus-menerus, langsung dan secepat mungkin, kecuali dalam keadaan darurat atau bahaya. Hak lintas damai ini merupakan kompromi hukum internasional yang mewajibkan negara pantai termasuk Indonesia sebagai negara kepulauan untuk menjamin akses navigasi kapal asing melalui laut teritorialnya.³

Hak lintas damai bukanlah hak tanpa batas. Pasal 19 ayat (1) UNCLOS 1982 mensyaratkan bahwa lintasan hanya dapat disebut innocent sepanjang tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan negara pantai. Pasal 19 ayat (2) merinci dua belas kategori aktivitas yang menghilangkan sifat damai suatu lintasan, di antaranya ancaman kekerasan terhadap kedaulatan negara pantai dan aktivitas penangkapan ikan (*any fishing activities*, huruf i). Dengan demikian,

¹ Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Alumni, Bandung, 2003, p.37.

² I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional*, Mandar Maju, Bandung, 2014, p.14.

³ Irawati, *Pengaturan tentang Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Negara Kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di Indonesia*, Syiar Hukum, Vol.11, No.3 (2019), p.209.

begitu kapal asing melakukan penangkapan ikan selama pelayarannya di laut teritorial, sifat *innocent* dari lintasannya otomatis gugur secara hukum, tanpa memerlukan pembuktian niat jahat (*mens rea*) dari operator kapal.⁴

Berbeda dengan rezim laut teritorial yang berbasis kedaulatan penuh, Zona Ekonomi Eksklusif (untuk selanjutnya disebut ZEE) tunduk pada rezim *sovereign rights* yang merupakan hak berdaulat yang terbatas pada eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber daya alam, sebagaimana diatur dalam Pasal 56 UNCLOS 1982. Karena bukan kedaulatan penuh, kapal asing tetap menikmati kebebasan navigasi di ZEE. Namun demikian, aktivitas penangkapan ikan oleh kapal asing di ZEE Indonesia tanpa izin merupakan pelanggaran langsung terhadap *sovereign rights* tersebut, sebagaimana ditegaskan lebih lanjut dalam Pasal 73 UNCLOS 1982 yang memberikan kewenangan penegakan hukum kepada negara pantai, termasuk pemeriksaan, penahanan dan proses peradilan terhadap kapal yang melanggar.⁵

Illegal, Unreported, and Unregulated (untuk selanjutnya disebut IUU) *Fishing* menjadi salah satu ancaman paling serius terhadap kedaulatan dan keberlanjutan sumber daya kelautan Indonesia. Praktik ini tidak hanya merugikan aspek ekonomi berupa hilangnya potensi pendapatan negara dari sektor perikanan, tetapi juga merusak ekosistem laut melalui penggunaan alat tangkap yang tidak ramah lingkungan seperti pukat harimau (*trawl*).⁶ Kompleksitas persoalan *IUU fishing* semakin meningkat ketika kapal pelaku menyamarkan aktivitasnya di bawah payung hukum rezim navigasi yang sah, seperti hak lintas damai atau kebebasan navigasi di ZEE.

Muncul ketegangan konseptual yang mana menjadi inti persoalan di dalam artikel ini yakni rezim navigasi (*freedom of navigation dan innocent passage*) pada dasarnya dirancang untuk melindungi kebebasan pelayaran internasional, sedangkan rezim *sovereign rights* dan kedaulatan negara pantai dirancang untuk

⁴ Kurnia Putra Akbar, *Hak Lintas Damai (Right of Innocent Passage) berdasarkan United Nation Convention on the Law of the Sea 1982*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Jambi, 2017, p.62.

⁵ Kresno Buntoro, *Lintas Navigasi di Nusantara Indonesia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014, p.13.

⁶ Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, *Laporan Penanganan Illegal Fishing 2024*, KKP, Jakarta, 2024, p.29.

melindungi kepentingan ekonomi dan keamanan negara pesisir.⁷ Ketika kapal asing memanfaatkan status hukumnya sebagai kapal yang sedang melintas secara damai atau sedang menikmati kebebasan navigasi di ZEE untuk menyamarkan aktivitas penangkapan ikan ilegal, maka terjadi *abuse of right* yang merupakan penyalahgunaan rezim hukum yang semula bersifat protektif terhadap kebebasan pelayaran, menjadi instrumen untuk melanggar kedaulatan dan hak berdaulat negara pantai.⁸

Sampai saat ini kejahatan-kejahatan di laut masih sering terjadi salah satunya adalah kejahatan perikanan lintas negara yang terorganisir kejahatan tersebut terjadi di Indonesia. Kasus pertama adalah MV NIKA yang berbendera Panama dan berstatus sebagai kapal kargo (*general cargo ship*), bukan kapal penangkap ikan. Kapal ini ditangkap pada tahun 2019 dalam operasi pengawasan perikanan yang melibatkan kerja sama internasional, termasuk INTERPOL. MV NIKA diduga memasuki wilayah yurisdiksi Indonesia dan terlibat dalam aktivitas *illegal fishing* serta praktik *transshipment ilegal* di laut lepas. Modus operandi kapal ini adalah memanfaatkan statusnya sebagai kapal niaga untuk menghindari pengawasan ketat perikanan, kemudian digunakan sebagai bagian dari jaringan penangkapan dan pemindahan hasil laut secara ilegal. Meskipun tidak secara rinci disebutkan jenis ikan yang ditangkap, kapal ini diduga mengangkut hasil tangkapan ikan laut dalam jumlah besar yang tidak dilaporkan (*unreported catch*). Kapal tersebut beroperasi di wilayah perairan yang masuk dalam pengawasan Indonesia sebelum akhirnya berhasil diungkap melalui kerja sama internasional.

Kasus kedua adalah kapal Run Zeng 03 (RZ 03) yang ditangkap oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Indonesia pada Mei 2024 di perairan Laut Arafura. Kapal ini berbendera asing dan berasal dari Rusia, namun tidak beroperasi sebagai kapal penangkap ikan resmi, melainkan diduga sebagai kapal operasional campuran yang digunakan dalam jaringan perikanan ilegal. Dalam operasinya, kapal ini menggunakan alat tangkap terlarang berupa *trawl* atau pukat harimau dan melakukan penangkapan ikan tanpa izin di wilayah perairan Indonesia.

⁷ Hasjim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Binacipta, Bandung, 1979, p.5.

⁸ Sri Wartini, *Analisis UNCLOS 1982 Terkait Permasalahan Yurisdiksi Negara dan Penegakan Hukum atas Kapal Berbendera Negara Asing*, Jurnal SASI, Vol.27, No.1 (Maret 2021), p.116.

Selain itu, terdapat dugaan keterkaitan dengan aktivitas penyelundupan bahan bakar dan indikasi praktik kerja paksa di atas kapal. Hasil tangkapan yang ditemukan mencapai sekitar 30 ton ikan campuran yang diperoleh secara ilegal. Kasus ini menunjukkan bahwa kapal non-perikanan atau kapal dengan fungsi yang disamarkan dapat digunakan untuk mengeksploitasi sumber daya ikan Indonesia secara melawan hukum.

Kasus ini melanggar berbagai prinsip hukum internasional yang tercantum dalam UNCLOS 1982, serta prinsip-prinsip hukum lingkungan internasional lainnya, yang bertujuan untuk mengatur dan melindungi keberlanjutan ekosistem laut. Kasus tersebut jelas telah melanggar prinsip-prinsip hukum internasional yang berlaku. Kapal Run Zeng 03 dan MV NIKA jelas tidak tunduk terhadap syarat-syarat dalam menggunakan hak lintas damai yang sudah jelas diatur dalam Pasal 19 UNCLOS 1982. Kapal Run Zeng 03 telah melakukan hal yang termaktub dalam Pasal 19 Ayat (2) huruf a UNCLOS 1982 yang menjelaskan, *“any action that violates the norms of international law outlined in the United Nations Charter, including but not limited to threats or use of force against the coastal state's sovereignty, territorial integrity, or political independence”*.

Penelitian ini tentunya memiliki originalitas, yaitu :

1. “Analisis Implikasi Hak Lintas Kapal Asing terhadap Lingkungan Laut di Wilayah Perairan Indonesia” karya Aisyah Nabila Putri di Fakultas Hukum, Universitas Bengkulu tahun 2025. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan hak lintas kapal asing di perairan Indonesia telah diatur secara sistematis baik dalam hukum laut internasional, khususnya UNCLOS 1982, maupun dalam hukum nasional melalui sejumlah peraturan seperti PP No. 36 Tahun 2002, UU No. 6 Tahun 1996, dan dalam PP No. 37 Tahun 2002.⁹ Kemudian dalam pelaksanaannya, hak lintas kapal asing sering menimbulkan persoalan, khususnya terhadap kelestarian lingkungan laut. Aktivitas kapal asing yang melintas di jalur-jalur strategis seperti ALKI tersebut dapat menyebabkan pencemaran,

⁹ Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan*, PP No.37 Tahun 2002, LN Tahun 2002 No.71, TLN No.4210.

baik karena tumpahan minyak dan pembuangan limbah, penyebaran spesies asing invasif (SAI) melalui ballast water, serta pencemaran suara bawah laut yang semuanya berdampak pada ekosistem laut Indonesia.

2. “Tinjauan Yuridis Mengenai Penegakan Hukum atas Hak Lintas Damai Untuk Kapal Asing di Laut Indonesia” karya Pingkan Jeand’arc Angie Doodoh di Fakultas Hukum Unsrat tahun 2018. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan hak lintas damai (*the right of innocent passage*) di perairan Indonesia diatur dalam UU No. 17 Tahun 1985 sebagai ratifikasi dari UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982 khususnya Pasal 17 dan 19 (1).¹⁰ Disebutkan bahwa kapal semua negara, baik berpantai maupun tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial. Damai-tidaknya suatu lintas ditentukan oleh sifat dari lalu lintas yang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban dan keamanan negara. Pengaturan hak lintas damai tersebut ditindaklanjuti dengan UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.¹¹ Lembaga yang berwenang dalam penegakan hukum di laut yang memiliki satgas (satuan tugas) patroli yakni, TNI-AL; POLRI/Direktorat Kepolisian Perairan (Polair); Kesatuan Penjagaan Laut dan Perikanan (KPLP); Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP); Kementerian Keuangan (Ditjen Bea Cukai) dan Bakamla. Setiap lembaga memiliki tugas dan kewenangan yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan masing-masing. Secara keseluruhan, kewenangan setiap lembaga yaitu melakukan patroli di wilayah laut teritorial, melakukan pemeriksaan, penahanan dan pemberhentian terhadap kapal yang dicurigai melakukan tindak pidana. Namun, untuk tugas penyidikan diberikan kewenangan bagi TNI AL, Polair, KPLP, PPNS Bea Cukai, PPNS Perikanan, sedangkan lembaga yang tidak mempunyai kewenangan menyidik yakni Bakamla.

¹⁰ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pengesahan United Nations Convention on The Law of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut)*, UU No.17 Tahun 1985, LN Tahun 1985 No.76, TLN No.3319.

¹¹ Indonesia, *Undang-Undang tentang Perairan Indonesia*, UU No.6 Tahun 1996, LN Tahun 1996 No.73, TLN No.3647.

3. Analisis Kasus Kapal Run Zeng 03 di Indonesia : Implementasi Prinsip *Common But Differentiated Responsibilities* (CBDR) dalam *Illegal Fishing* Lintas Negara Jurnal karya Siti Amalia Agustin tahun 2025. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kasus Kapal Run Zeng 03 merupakan kasus terkait *illegal fishing* yang baru terjadi di Indonesia. Dalam kasus ini, prinsip yang relevan diterapkan adalah Prinsip CBDR, karena kasus ini melibatkan kejahatan perikanan lintas negara. Bagi pemerintah penting untuk menerapkan prinsip CBDR, tanggung jawab negara-negara asal kapal dan negara-negara yang menjadi lokasi operasi ilegal dapat dibedakan, namun tetap bersama-sama dalam upaya penegakan hukum dan pengelolaan perikanan yang berkelanjutan, serta pengembangan kerja sama antara Indonesia dan negara tetangganya yang memiliki wilayah perairan berbatasan perlu ditingkatkan, sebagai wujud implementasi Prinsip CBDR. Selain itu, Indonesia perlu memperbaiki aspek-aspek yang memungkinkan terjadinya *illegal fishing*, khususnya dalam perbaikan sistem pengelolaan sumber daya perairan dan perikanannya. Indonesia seharusnya dapat memanfaatkan sumber daya lautnya dengan optimal yang dapat mendukung pembangunan ekonomi nasional.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada fokus analisisnya, jika penelitian sebelumnya menitikberatkan pada aspek penegakan hukum dan implikasi lingkungan dari hak lintas damai, penelitian ini secara khusus mengkaji penyalahgunaan hak lintas damai oleh kapal asing dalam konteks *illegal fishing* berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian Siti Amalia Agustin terletak pada fokus penelitian, di mana penelitian Siti lebih menitikberatkan pada penerapan Prinsip *Common But Differentiated Responsibilities* (CBDR) dalam kejahatan perikanan lintas negara. Sementara itu, penelitian ini secara khusus menganalisis penyalahgunaan hak lintas damai oleh kapal asing sebagai kedok untuk melakukan *illegal fishing* berdasarkan ketentuan Pasal 17 dan 19 UNCLOS 1982 serta implikasinya terhadap kedaulatan negara pantai.

Novelty dari penelitian ini adalah penekanan pada integrasi antara aspek hukum laut internasional dan penegakan kedaulatan negara pantai, khususnya Indonesia, dalam menghadapi praktik *illegal fishing* yang berkedok hak lintas damai.

Berdasarkan uraian tersebut maka penulis tertarik untuk membuat artikel ilmiah dengan judul **“PENYALAHGUNAAN REZIM NAVIGASI OLEH KAPAL ASING DALAM PRAKTIK IUU FISHING DI PERAIRAN YURISDIKSI INDONESIA: PERSPEKTIF UNCLOS 1982”**

Berdasarkan uraian dalam latar belakang, maka penulis menemukan dua permasalahan yaitu:

1. Bagaimana bentuk penyalahgunaan hak lintas damai oleh kapal asing yang melakukan *illegal fishing* berdasarkan UNCLOS 1982 ?
2. Bagaimana hambatan penegakan hukum terhadap penggunaan hak lintas damai oleh kapal asing yang melakukan *illegal fishing* berdasarkan UNCLOS 1982 ?
3. Bagaimana solusi terhadap penegakan hukum yang dapat dilakukan oleh Indonesia untuk menanggulangi penyalahgunaan hak lintas damai oleh kapal asing yang melakukan *illegal fishing* berdasarkan UNCLOS 1982 ?

B. PEMBAHASAN

1. Bentuk Penyalahgunaan Hak Lintas Damai oleh Kapal Asing yang Melakukan *Illegal Fishing* Berdasarkan UNCLOS 1982

a. Penyalahgunaan Hak Lintas Damai oleh Kapal Asing yang Melakukan *Illegal Fishing* Berdasarkan UNCLOS 1982 yang Dilakukan oleh Kapal Run Zeng 03

Kedaulatan negara pantai atas laut teritorial diatur dalam Pasal 2 UNCLOS 1982, yang menegaskan bahwa kedaulatan negara pantai meliputi laut teritorial sejauh 12 mil laut dari garis pangkal sebagaimana ditentukan Pasal 3 UNCLOS 1982. Kedaulatan ini bersifat penuh (*full sovereignty*), namun tunduk pada kewajiban internasional untuk mengakomodasi hak lintas damai kapal asing sebagaimana diatur Pasal 17 UNCLOS 1982.

Perlu ditegaskan bahwa hak lintas damai bersifat *given by right*, bukan *given by permit*. Kapal asing tidak memerlukan izin (*prior notification* atau *prior authorization*) untuk melintas di laut teritorial Indonesia, sepanjang lintasan tersebut memenuhi kualifikasi *innocent* sebagaimana diatur Pasal 19 UNCLOS 1982 dan dilakukan secara terus-menerus, langsung dan secepat mungkin sesuai Pasal 18 UNCLOS 1982. Yang disyaratkan bukanlah izin lintas (*passage permit*), melainkan kepatuhan terhadap syarat ke-*innocent*-an lintasan itu sendiri. Hukum nasional Indonesia mengikuti prinsip ini yang mengakui hak lintas damai tanpa mensyaratkan izin bagi kapal niaga biasa, kecuali untuk kategori kapal tertentu (kapal selam yang wajib berlayar di permukaan dan menunjukkan bendera sesuai Pasal 20 UNCLOS 1982, atau kapal perang yang tunduk pada ketentuan pemberitahuan berdasarkan praktik negara pantai sesuai Pasal 21 dan Pasal 25 UNCLOS 1982).

Pasal 21 UNCLOS 1982 memberikan kewenangan kepada negara pantai untuk membuat ketentuan hukum mengenai lintas damai, termasuk terkait konservasi sumber daya hayati laut dan pencegahan pelanggaran atas peraturan perikanan negara pantai sebagaimana ditentukan dalam Pasal 21 ayat (1) huruf d dan e UNCLOS 1982. Kewenangan regulasi ini dibatasi oleh Pasal 24 UNCLOS 1982 yang melarang negara pantai menghambat atau membatasi hak lintas damai secara diskriminatif atau di luar alasan yang sah menurut Konvensi.

Pasal 25 ayat (1) UNCLOS 1982 memberikan hak kepada negara pantai untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan guna mencegah lintasan yang tidak bersifat *innocent*.

Konsep hak lintas damai (*innocent passage*) sebagaimana diatur dalam Pasal 17 UNCLOS 1982 pada dasarnya merupakan bentuk kompromi antara prinsip kedaulatan negara pantai atas laut teritorialnya dengan kepentingan pelayaran internasional.¹² Teori kedaulatan negara (*state sovereignty*) menegaskan bahwa suatu negara memiliki kekuasaan penuh

¹² Endah Pertiwi, *Status Hukum Tanah dan Hak Masyarakat Pesisir Pantai atas Kebijakan Reklamasi Pantai dan Laut Serta Implikasinya Berdasarkan Pulau-Pulau Kecil yang Ada di Indonesia*, Jurnal Rechten: Riset Hukum dan Hak Asasi Manusia, Vol.3, No.3 (April 2022), p.119.

dan eksklusif atas wilayahnya, termasuk laut teritorial sejauh 12 mil laut dari garis pangkal sebagaimana diatur dalam Pasal 2 UNCLOS 1982.¹³ Kedaulatan ini kemudian melahirkan konsep yurisdiksi negara pantai, yaitu kewenangan negara untuk membuat, menerapkan, dan menegakkan hukum (*prescriptive, adjudicative* dan *enforcement jurisdiction*) terhadap segala aktivitas yang terjadi di wilayah lautnya, termasuk terhadap kapal asing yang melintas.¹⁴

Pasal 19 ayat (2) UNCLOS 1982 menjadi batasan normatif yang menegaskan bahwa kedaulatan negara pantai tidak serta-merta hilang hanya karena adanya hak lintas damai yang diberikan kepada kapal asing. Sebaliknya, ketentuan ini menjadi instrumen bagi negara pantai untuk mempertahankan yurisdiksinya manakala kapal asing melakukan aktivitas yang menyimpang dari tujuan lintasan itu sendiri. Dengan demikian, ketika suatu kapal asing melakukan aktivitas yang termasuk dalam kategori Pasal 19 ayat (2), maka secara hukum kapal tersebut telah melangkahi batas kedaulatan negara pantai dan tunduk pada yurisdiksi penuh negara tersebut, sebagaimana juga ditegaskan dalam ketentuan nasional Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan serta Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yang menegaskan kewenangan Indonesia untuk melakukan penegakan hukum di wilayah perairan yurisdiksinya.¹⁵

Berdasarkan Pasal 17 UNCLOS 1982, kapal asing pada prinsipnya memiliki hak lintas damai (*innocent passage*) melalui laut teritorial negara pantai, termasuk Indonesia. Namun, hak tersebut bersifat bersyarat, karena Pasal 19 UNCLOS 1982 menegaskan bahwa lintasan hanya dianggap damai apabila tidak mengganggu perdamaian, ketertiban dan keamanan negara pantai serta tidak melakukan aktivitas yang dilarang.

¹³ Syakhila, Mokhamad Gisa dan Bella, *Dinamika Hak Lintas Damai dalam Perspektif Indonesia*, Yustisia Tirtayasa : Jurnal Tugas Akhir, Vol.3, No.3 (Desember 2023), p.221.

¹⁴ Renata Christha Auli, *Batas Zona Maritim dan Penyelesaian Sengketa Hukum Laut Internasional*, diakses dari <https://www.hukumonline.com/klinik/a/batas-zona-maritim-dalam-hukum-laut-internasional-lt631aa324cb706/>, diakses pada tanggal 26 Juli 2026.

¹⁵ Indonesia, *Undang-Undang tentang Perikanan*, UU No.31 Tahun 2004, LN Tahun 2004 No.118, TLN No.4433.

Run Zeng 03 melakukan penangkapan ikan tanpa izin (*fishing without authorization*) di ZEE Indonesia merupakan tindakan ini merupakan pelanggaran terhadap hak berdaulat Indonesia atas sumber daya hayati sebagaimana diatur Pasal 56 UNCLOS 1982, bukan penyalahgunaan *innocent passage* yang mana kewenangan penegakan hukum Indonesia bersumber dari Pasal 73 UNCLOS 1982 yakni pelaksanaannya diatur lebih lanjut oleh hukum perikanan nasional (Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009, dan terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang).¹⁶

Pada kasus ini, penyalahgunaan hak lintas damai terlihat jelas karena kapal tersebut tidak hanya melakukan pelayaran, tetapi juga melakukan penangkapan ikan secara ilegal menggunakan alat tangkap terlarang di wilayah perairan Indonesia. Perbuatan ini secara tegas termasuk kategori Pasal 19 ayat (2) huruf i UNCLOS 1982, yaitu "*any fishing activities*", yang secara otomatis menggugurkan sifat *innocent passage*.

Penggunaan alat tangkap trawl tidak secara otomatis memenuhi unsur *wilful and serious pollution* sebagaimana dimaksud Pasal 19 ayat (2) huruf h UNCLOS 1982, karena *pollution* dalam pengertian UNCLOS merujuk pada pencemaran (masuknya zat/energi yang merugikan lingkungan laut) sebagaimana didefinisikan Pasal 1 ayat (1) angka (4) UNCLOS 1982, bukan kerusakan fisik habitat akibat metode penangkapan. Kedua konsep tersebut yang mana *pollution* dan *habitat destruction* berbeda secara hukum. Kerusakan ekosistem akibat *trawl* lebih tepat dianalisis di bawah kewajiban umum perlindungan dan pelestarian lingkungan laut sebagaimana diatur Bagian XII UNCLOS 1982, khususnya kewajiban negara pantai melalui pengaturan konservasi sumber daya hayati berdasarkan Pasal 61 UNCLOS 1982, bukan sebagai unsur yang menggugurkan status *innocent passage* melalui huruf h.

¹⁶ Indonesia, *Undang-Undang tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang*, UU No.6 Tahun 2023, LN Tahun 2023 No.41, TLN No.6856.

Dengan hilangnya status *innocent passage* tersebut, kapal Run Zeng 03 tidak lagi dapat berlandung di bawah hak lintas damai, melainkan telah melanggar kedaulatan teritorial Indonesia atas laut teritorialnya sekaligus tunduk pada yurisdiksi penuh Indonesia baik yurisdiksi legislatif, yurisdiksi eksekutif (ditangkapnya kapal oleh Ditjen PSDKP), maupun yurisdiksi yudikatif (proses hukum yang dapat dijatuhkan terhadap kapal dan awaknya).

b. Penyalahgunaan Hak Lintas Damai oleh Kapal Asing yang Melakukan *Illegal Fishing* Berdasarkan UNCLOS 1982 yang Dilakukan oleh Kasus MV NIKA

Aktivitas dan penindakan MV Nika berkaitan dengan *Southern Ocean*/kawasan konservasi CCAMLR (*Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources*) dan laut lepas (*high seas*), bukan wilayah laut teritorial atau ZEE Indonesia secara terverifikasi. Penangkapan akhir kapal ini di Selat Malaka merupakan peristiwa yang terpisah dari dugaan aktivitas *illegal fishing*-nya di kawasan Antartika, sehingga kedua peristiwa tersebut harus dianalisis dengan rezim hukum yang berbeda.

Prinsip *flag State jurisdiction* berlaku untuk aktivitas di laut lepas sebagaimana diatur dalam Pasal 92 UNCLOS 1982 (Bagian VII), yang menegaskan bahwa kapal di laut lepas tunduk pada yurisdiksi eksklusif negara benderanya, kecuali dalam kasus-kasus tertentu yang diatur Konvensi (seperti pembajakan atau perbudakan). Praktik *flag hopping* sebagai pergantian nama dan bendera kapal sebanyak tujuh kali sebagaimana ditemukan pada kasus MV Nika yang merupakan modus yang secara langsung mengeksploitasi prinsip *flag State jurisdiction* untuk menghindari akuntabilitas hukum, karena tanggung jawab pengawasan berpindah setiap kali kapal berganti bendera.

Agreement for the Implementation of the Provisions of UNCLOS Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks 1995 (UN Fish Stocks Agreement) relevan diterapkan terhadap kasus MV Nika mengingat kaitannya dengan kawasan Antartika yang melibatkan spesies ikan yang bermigrasi lintas batas.

Perjanjian ini menekankan prinsip kehati-hatian (*precautionary approach*), kewajiban kerja sama antarnegara melalui organisasi pengelolaan perikanan regional (*Regional Fisheries Management Organizations*/RFMO yang dalam hal ini CCAMLR), serta kewajiban *monitoring, control and surveillance* (MCS) secara kolektif.

Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (PSMA) merupakan perjanjian internasional mengikat pertama yang secara khusus menargetkan *IUU fishing* melalui tindakan negara pelabuhan yang relevan sebagai instrumen yang memungkinkan negara pelabuhan menolak akses, inspeksi, atau layanan pelabuhan terhadap kapal yang diduga terlibat *IUU fishing*, termasuk kapal seperti MV Nika yang berupaya menyandarkan hasil tangkapannya di berbagai pelabuhan menggunakan identitas yang dimanipulasi.

Keterlibatan INTERPOL, *Global Fishing Watch*, dan otoritas Panama dalam pengungkapan kasus MV Nika tidak berarti Indonesia kehilangan kewenangan penegakan hukum. Sebaliknya, kerja sama antarnegara merupakan komponen inti dari sistem *monitoring, control and surveillance* (MCS) yang justru diamanatkan oleh *UN Fish Stocks Agreement* sebagai metode yang paling efektif dalam menangani kejahatan perikanan transnasional yang secara inheren melampaui kapasitas satu negara. Ketika kapal MV Nika akhirnya berada di perairan yang berkaitan dengan yurisdiksi Indonesia (Selat Malaka), Indonesia tetap memiliki kewenangan penuh untuk melakukan pemeriksaan berdasarkan prinsip *coastal State jurisdiction* dan *port State jurisdiction* yang berlaku, dengan data pendukung dari jejaring internasional sebagai alat bukti, bukan sebagai pengganti kewenangan.

2. Hambatan Penegakan Hukum terhadap Penggunaan Hak Lintas Damai oleh Kapal Asing yang Melakukan *Illegal Fishing* Berdasarkan UNCLOS 1982

a. Hambatan Penegakan Hukum terhadap Penggunaan Hak Lintas Damai oleh Kapal Run Zheng 03 yang Melakukan *Illegal Fishing* Berdasarkan UNCLOS 1982

Abuse of rights dalam konteks hukum laut internasional merujuk pada situasi ketika suatu subjek hukum menggunakan hak yang secara formal sah (seperti hak lintas damai) sebagai instrumen untuk mencapai tujuan yang sesungguhnya dilarang oleh hukum internasional, sekalipun secara formal hak tersebut awalnya melekat pada subjek itu. Penting dibedakan dua situasi yang secara doktrinal berbeda:

- 1) Kapal yang pada mulanya memenuhi syarat *innocent passage* namun kemudian menyimpang menjadi aktivitas terlarang selama pelayaran (baru pada titik itu terjadi *abuse of rights* dalam pengertian sempit);
- 2) Kapal yang sejak awal tidak pernah memenuhi syarat *innocent passage* karena tujuan pelayarannya semata untuk menangkap ikan (dalam hal ini kapal tersebut tidak pernah benar-benar menikmati hak lintas damai, sehingga bukan penyalahgunaan melainkan ketiadaan hak sejak semula atau *ab initio invalid claim*). Perbedaan ini krusial untuk menentukan kapan yurisdiksi penuh negara pantai berlaku sejak awal pelayaran versus sejak titik penyimpangan.

Pasal 55 UNCLOS 1982 mendefinisikan ZEE sebagai wilayah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial, tunduk pada rezim hukum khusus yang diatur dalam Bagian V Konvensi. Pasal 56 UNCLOS 1982 memberikan kepada negara pantai hak berdaulat (*sovereign rights*) bukan kedaulatan (*sovereignty*) untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber daya alam, baik hayati maupun non-hayati. Perbedaan terminologi ini krusial secara doktrinal yaitu *sovereignty* bersifat penuh dan menyeluruh (berlaku di laut teritorial), sedangkan *sovereign rights* bersifat fungsional dan terbatas pada tujuan ekonomi tertentu (berlaku di ZEE). Pasal 58 UNCLOS 1982 menegaskan bahwa negara lain tetap menikmati kebebasan navigasi di ZEE dengan memperhatikan kewajiban *due regard* terhadap hak dan kewajiban negara pantai.

Pasal 61 UNCLOS 1982 mewajibkan negara pantai menetapkan total tangkapan yang diperbolehkan (*total allowable catch*) dan langkah konservasi. Pasal 62 UNCLOS 1982 mengatur pemanfaatan optimal sumber daya hayati, termasuk syarat bagi kapal asing untuk memperoleh akses melalui perjanjian atau pengaturan lain dengan negara pantai.

Ketentuan mengenai hak lintas damai diatur dalam Pasal 17 UNCLOS 1982, yang kemudian dibatasi oleh Pasal 19 UNCLOS 1982 melalui klasifikasi aktivitas yang menggugurkan sifat *innocent* dari suatu lintasan. Selanjutnya, kewenangan penegakan hukum negara pantai atas ZEE diatur dalam Pasal 73 UNCLOS 1982, yang memberikan hak kepada negara pantai untuk melakukan pemeriksaan (*boarding*), penahanan (*arrest*) dan proses hukum terhadap kapal yang melanggar ketentuan pengelolaan sumber daya hayati di ZEE-nya. Selain itu, terdapat pula Pasal 52 UNCLOS 1982 yang memberi kewenangan kepada negara pantai untuk menangguk sementara hak lintas damai kapal asing di wilayah tertentu demi kepentingan keamanan.

Kedaulatan negara (*state sovereignty*) memberikan kekuasaan eksklusif kepada Indonesia untuk mengatur segala aktivitas di laut teritorialnya, sedangkan pada wilayah ZEE, kedaulatan tersebut bertransformasi menjadi *sovereign rights* dan yurisdiksi fungsional atas eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam, sebagaimana diatur dalam Pasal 56 UNCLOS 1982.¹⁷ Kewenangan Indonesia atas ZEE bersumber dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia sebagai pelaksanaan Pasal 56 UNCLOS 1982 di tingkat nasional, yang kemudian diperkuat oleh Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 dan terakhir disesuaikan melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023, serta Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan sebagaimana turut disesuaikan oleh Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja.¹⁸

¹⁷ Indonesia, *Undang-Undang tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*, UU No.5 Tahun 1983, LN Tahun 1983 No.44, TLN No.3260.

¹⁸ Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia*, PP No.36 Tahun 2002, LN Tahun 2002 No.70, TLN No.4209.

Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 secara tegas hanya relevan untuk rezim *innocent passage* di laut teritorial dan tidak digunakan untuk rezim ZEE.

Kapal Run Zeng 03 telah nyata melanggar kedaulatan dan yurisdiksi Indonesia, karena aktivitas *fishing* yang dilakukannya di ZEE Indonesia sejak 12 Januari 2024 hingga tertangkap pada 19 Mei 2024 bukan lagi merupakan bentuk lintasan yang sah, melainkan eksploitasi sumber daya perikanan yang berada di bawah *sovereign rights* Indonesia berdasarkan Pasal 56 dan Pasal 73 UNCLOS 1982. Meskipun demikian, penegakan hukum terhadap kapal ini tidak berjalan tanpa hambatan.

Kapal Run Zeng 03 tergolong sulit diidentifikasi karena beroperasi dengan mematikan *Automatic Identification System* (AIS) sejak memasuki perairan Indonesia, sebuah modus yang lazim digunakan pelaku *illegal fishing* untuk menghindari deteksi. Kapal ini pula diketahui berbendera Rusia namun dioperasikan oleh pihak asal Tiongkok, sehingga menimbulkan kerumitan tersendiri dalam menentukan *flag state responsibility* dan status kewarganegaraan kapal secara pasti sebelum tindakan penegakan hukum dapat dilakukan secara sah menurut hukum internasional.

Penangkapan kapal ini pada akhirnya berhasil dilakukan berkat kerja sama internasional antara Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) KKP dengan otoritas Australia, mengingat luasnya wilayah pengawasan di Laut Arafura yang tidak dapat dijangkau secara optimal hanya dengan armada patroli domestik. Hal ini menunjukkan bahwa keterbatasan jumlah dan jangkauan kapal pengawas negara menjadi salah satu hambatan struktural utama, sehingga koordinasi lintas negara menjadi elemen yang tidak terhindarkan dalam praktiknya.

Penerapan kasus Kapal Run Zeng 03 (yang teridentifikasi berganti identitas sebagai MV Nika akibat praktik *flag hopping*) dapat dianalisis melalui lima kerangka teori sebagai berikut:

- 1) Teori *Abuse of Rights* (Penyalahgunaan Hak) sebagai kerangka analitis inti

Teori *abuse of rights* menjadi pisau analisis utama untuk menentukan sejak kapan yurisdiksi penuh Indonesia berlaku atas kapal tersebut. Sebagaimana telah diuraikan pada bagian pembeda doktrinal di atas, aktivitas *fishing* yang dilakukan sejak 12 Januari 2024 menunjukkan bahwa kapal ini tidak pernah benar-benar menikmati hak lintas damai (*innocent passage*) sejak semula, sehingga tergolong *ab initio invalid claim*, bukan sekadar penyalahgunaan hak yang baru muncul di tengah pelayaran. Konsekuensinya, yurisdiksi negara pantai berdasarkan Pasal 19 UNCLOS 1982 berlaku surut sejak titik awal kapal memasuki ZEE Indonesia dengan tujuan eksploitasi, bukan hanya sejak titik penyimpangan terdeteksi.

2) Teori Yurisdiksi Negara Pantai (*Coastal State Jurisdiction*)

Teori ini menjelaskan bahwa kewenangan Indonesia bersifat bertingkat sesuai zona maritim. Di laut teritorial, Indonesia memegang kedaulatan penuh (*full sovereignty*) yang mencakup yurisdiksi legislatif dan yurisdiksi penegakan hukum secara menyeluruh. Sebaliknya, di ZEE, kewenangan Indonesia terbatas pada *sovereign rights* yang bersifat fungsional untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber daya alam sebagaimana diatur Pasal 56 UNCLOS 1982, disertai kewenangan penegakan hukum yang juga terbatas pada pelanggaran di bidang pengelolaan sumber daya hayati berdasarkan Pasal 73 UNCLOS 1982. Dalam kasus Run Zeng 03, kewenangan Indonesia berpijak pada yurisdiksi fungsional ini, bukan yurisdiksi teritorial penuh, sehingga ruang gerak penegakan hukum Indonesia terikat pada batasan-batasan yang ditetapkan Bagian V UNCLOS 1982.

3) Teori Yurisdiksi Negara Bendera (*Flag State Jurisdiction*)

Teori ini relevan untuk menjelaskan hambatan yang timbul akibat praktik *flag hopping* pada kapal tersebut. Berdasarkan prinsip hukum laut internasional, kapal tunduk pada yurisdiksi eksklusif negara bendera (*flag state jurisdiction*) di laut lepas dan negara bendera bertanggung jawab mengawasi kapal yang mengibarkan benderanya.

Praktik pergantian bendera dari identitas Run Zeng 03 menjadi MV Nika, yang diduga berbendera Rusia namun dioperasikan pihak asal Tiongkok, menciptakan ketidakjelasan mengenai *genuine link* antara kapal dan negara bendera sebagaimana disyaratkan hukum laut internasional. Ketidakjelasan ini menyulitkan penentuan negara mana yang memikul tanggung jawab utama (*flag state responsibility*) sebelum kapal tersebut berhasil diidentifikasi secara pasti oleh otoritas Indonesia, sehingga *flag hopping* menjadi salah satu hambatan struktural utama dalam penegakan hukum lintas batas.

4) Prinsip *Due Regard* (Pasal 58 ayat (3) UNCLOS 1982)

Pasal 58 ayat (3) UNCLOS 1982 mewajibkan negara lain yang menikmati kebebasan navigasi di ZEE untuk memberikan *due regard* (perhatian yang selayaknya) terhadap hak dan kewajiban negara pantai, sebagaimana halnya negara pantai juga wajib memperhatikan hak negara lain dalam menjalankan kewenangannya di ZEE. Prinsip ini bersifat resiprokal: di satu sisi, kapal asing yang melintasi ZEE Indonesia seharusnya menghormati kewenangan pengelolaan sumber daya hayati Indonesia dan tidak menyalahgunakan kebebasan navigasi untuk aktivitas eksploitasi terselubung; di sisi lain, Indonesia dalam menjalankan penegakan hukumnya tetap terikat untuk tidak melampaui batas kewenangan fungsional yang diberikan UNCLOS 1982. Pelanggaran kewajiban *due regard* oleh Run Zeng 03/MV Nika tampak dari penonaktifan *Automatic Identification System* (AIS), yang menunjukkan itikad menghindari pengawasan negara pantai, bertentangan dengan semangat kerja sama yang dikehendaki prinsip ini.

5) Konsep *Enforcement Jurisdiction* Terbatas

Konsep ini menjelaskan batasan kewenangan penegakan hukum Indonesia di ZEE sebagaimana diatur Pasal 73 ayat (2) hingga ayat (4) UNCLOS 1982. Pasal 73 ayat (2) mewajibkan pelepasan segera (*prompt release*) kapal dan awaknya setelah diberi jaminan yang layak;

Pasal 73 ayat (3) melarang penjatuhan pidana penjara atau hukuman badan atas pelanggaran perikanan murni di ZEE, kecuali disepakati lain oleh negara-negara terkait; dan Pasal 73 ayat (4) mewajibkan pemberitahuan kepada negara bendera atas tindakan dan sanksi yang dijatuhkan. Konsep *limited enforcement jurisdiction* ini menjadi krusial untuk menilai keabsahan pemidanaan nakhoda Wang Jengjun sebagaimana tercermin dalam Putusan Kasasi Mahkamah Agung Nomor 2868 K/Pid.Sus/2025 sebab pemidanaan berupa pidana penjara hanya dapat dibenarkan apabila terbukti terdapat unsur pidana yang melampaui pelanggaran administratif perikanan murni, misalnya unsur *human trafficking* yang turut terungkap dalam kasus ini, sehingga dasar yurisdiksi pemidanaan bergeser dari rezim hukum perikanan ZEE menuju rezim hukum pidana umum yang tidak dibatasi oleh Pasal 73 ayat (3) UNCLOS 1982.

Hambatan penegakan hukum terhadap Run Zeng 03 terutama berakar pada faktor sarana-prasarana dan kompleksitas interpretasi *innocent passage* yang membutuhkan waktu serta kerja sama internasional sebelum tindakan penegakan hukum dapat dilakukan secara sah.

Kewenangan penegakan hukum negara pantai di ZEE bersifat terbatas (*limited enforcement jurisdiction*), berbeda dengan kewenangan penuh di laut teritorial. Pasal 73 ayat (2) UNCLOS 1982 mewajibkan pelepasan segera (*prompt release*) kapal dan awaknya yang ditahan setelah diberikan jaminan yang layak (*reasonable bond or other security*). Pasal 73 ayat (3) UNCLOS 1982 melarang penjatuhan pidana penjara (*imprisonment*) atau bentuk hukuman badan (*corporal punishment*) lain atas pelanggaran perikanan di ZEE, kecuali disepakati lain oleh negara-negara yang bersangkutan. Pasal 73 ayat (4) UNCLOS 1982 mewajibkan negara pantai segera memberitahukan kepada negara bendera (*flag State*) mengenai tindakan dan sanksi yang dijatuhkan terhadap kapal.

Prinsip *limited enforcement jurisdiction* ini menjadi relevan untuk menilai keabsahan proses hukum terhadap Run Zeng 03 termasuk pertanyaan apakah pemidanaan nakhoda (sebagaimana tercermin dalam Putusan Kasasi Mahkamah Agung RI Nomor 2868 K/Pid.Sus/2025)

konsisten dengan batasan Pasal 73 ayat (3), yang hanya dapat dikesampingkan apabila terbukti terdapat unsur pidana yang melampaui pelanggaran administratif perikanan murni (misalnya unsur *human trafficking* yang juga terungkap dalam kasus ini), sehingga yurisdiksi pemidanaan bersumber dari rezim hukum pidana umum, bukan semata rezim perikanan ZEE.

Proses hukum terhadap Kapal Run Zeng 03 telah berkekuatan hukum tetap (*inkrah*), sebagaimana tercermin dalam Putusan Kasasi Mahkamah Agung Nomor 2868 K/Pid.Sus/2025 dengan terdakwa nakhoda kapal, Wang Jengjun. Kapal ini kemudian diserahkan sebagai barang rampasan negara melalui penandatanganan Berita Acara Serah Terima Barang Milik Negara dari Kepala Badan Pemulihan Aset Kejaksaan Republik Indonesia kepada Direktur Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan KKP pada 16 April 2026. Saat ini, MV Run Zeng 03 berada di Tual, Maluku dan akan direkondisi menjadi kapal pengawas laut milik negara sebagai bagian dari kebijakan "tangkap-manfaat". Dengan demikian, kapal ini kini bertransformasi dari objek pelanggaran hukum menjadi instrumen penegakan hukum negara.

b. Hambatan Penegakan Hukum terhadap Penggunaan Hak Lintas Damai oleh Kapal MV Nika yang Melakukan *Illegal Fishing* Berdasarkan UNCLOS 1982

Hak lintas damai MV Nika tunduk pada ketentuan Pasal 17 UNCLOS 1982 sebagai hak dasar dan Pasal 19 UNCLOS 1982 sebagai batasan atas hak tersebut. Namun demikian, karakteristik kasus MV Nika berbeda secara signifikan karena kapal ini secara formal berstatus kapal kargo umum (*general cargo ship*), bukan kapal ikan, sehingga penerapan Pasal 19 ayat (2) huruf i dan huruf g UNCLOS 1982 terhadap kapal ini memerlukan pembuktian tambahan mengenai penyimpangan fungsi kapal dari fungsi aslinya. Pasal 73 UNCLOS 1982 tetap menjadi dasar kewenangan Indonesia untuk melakukan pemeriksaan dan penahanan, sedangkan pada tataran nasional, kewenangan tersebut diperkuat oleh Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan yang menegaskan yurisdiksi Indonesia atas

pengelolaan sumber daya kelautan, serta Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.¹⁹

Dalam perspektif teori kedaulatan dan yurisdiksi, MV Nika telah melampaui batas kewenangan lintas damai yang dimilikinya karena fungsi kapal bergeser dari sekadar melintas menjadi sarana penyimpanan dan pengolahan hasil tangkapan ilegal, sehingga kapal tersebut tunduk pada yurisdiksi teritorial dan fungsional Indonesia atas dasar Pasal 73 UNCLOS 1982, meskipun secara dokumen ia terdaftar sebagai kapal niaga yang semestinya tidak berkaitan langsung dengan aktivitas perikanan.

MV Nika merupakan contoh ekstrem dari kesulitan identifikasi kapal pelaku IUU Fishing. Berdasarkan penelusuran, kapal ini telah mengganti nama sebanyak tujuh kali dan berpindah bendera sebanyak tujuh kali sejak tahun 2006, mulai dari bendera Kamboja hingga akhirnya terdaftar sebagai kapal kargo berbendera Panama, sebuah praktik yang dikenal sebagai *flag hopping*. Kapal ini juga sebelumnya pernah ditahan oleh Rusia karena penangkapan kepiting ilegal, sebelum kembali beroperasi dengan identitas baru. Selain itu, MV Nika diduga memanipulasi data AIS milik kapal lain untuk menyamarkan identitasnya saat memasuki kawasan konservasi CCAMLR, sehingga faktor penyamaran identitas menjadi hambatan yang jauh lebih kompleks dibandingkan kasus Run Zeng 03.

Penangkapan MV Nika pada dasarnya tidak dapat dilakukan tanpa jaringan kerja sama internasional yang sangat luas, melibatkan INTERPOL, *Global Fishing Watch*, otoritas Panama (ARAP) selaku negara bendera, serta otoritas Britania Raya terkait insiden di perairan South Georgia. Hal ini menegaskan bahwa Indonesia sendiri tidak memiliki kapasitas teknologi pemantauan yang memadai untuk melacak kapal yang sengaja mematikan sistem pelacakannya di lautan lepas, sehingga sepenuhnya bergantung pada analisis pergerakan kapal oleh mitra internasional sebelum kapal tersebut memasuki perairan yurisdiksi Indonesia di Selat Malaka.

¹⁹ Indonesia, *Undang-Undang tentang Kelautan*, UU No.32 Tahun 2014, LN Tahun 2014 No.294, TLN No.5603.

Penerapan kasus MV Nika dapat dianalisis melalui lima kerangka teori sebagai berikut:

- 1) Teori *Abuse of Rights* (Penyalahgunaan Hak) sebagai kerangka analitis inti

Berbeda dengan Run Zeng 03 yang sejak awal tidak pernah memenuhi syarat *innocent passage* (*ab initio invalid claim*), karakteristik MV Nika menuntut penerapan *abuse of rights* dalam pengertian yang lebih sempit dan lebih sulit dibuktikan. Karena status formalnya sebagai kapal kargo umum, kapal ini pada mulanya berpotensi memenuhi syarat lintas damai yang sah. Penyalahgunaan hak baru terjadi pada titik ketika fungsi kapal terbukti menyimpang dari fungsi aslinya, yakni saat digunakan sebagai sarana penyimpanan dan pengolahan hasil tangkapan ilegal. Konsekuensi doktrinalnya berbeda dari Run Zeng 03: yurisdiksi penuh Indonesia atas MV Nika baru berlaku sejak titik penyimpangan fungsi tersebut dapat dibuktikan secara material, bukan berlaku surut sejak awal pelayaran, sehingga beban pembuktian yang dipikul otoritas Indonesia menjadi lebih berat.

- 2) Teori Yurisdiksi Negara Pantai (*Coastal State Jurisdiction*)

Teori ini menjelaskan tingkatan kewenangan Indonesia yang berbeda antara laut teritorial dan ZEE, sekaligus relevan untuk menilai keabsahan penindakan terhadap MV Nika yang ditangkap di Selat Malaka. Sepanjang MV Nika berada dalam laut teritorial, Indonesia memegang kedaulatan penuh yang memungkinkan penerapan Pasal 19 ayat (2) UNCLOS 1982 secara lebih leluasa untuk menilai apakah lintasan kapal masih bersifat *innocent*. Namun demikian, karena status formal MV Nika sebagai kapal kargo, penerapan Pasal 19 ayat (2) huruf g dan huruf i UNCLOS 1982 terhadap kapal ini tidak dapat dilakukan semata berdasarkan kecurigaan, melainkan memerlukan pembuktian material atas penyimpangan fungsi kapal yang ditemukannya fasilitas pengolahan ikan atau alat tangkap di atas kapal sebelum yurisdiksi penuh negara pantai dapat diaktifkan secara sah.

Pasal 73 UNCLOS 1982, yang diperkuat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan pada tataran nasional, menjadi dasar kewenangan Indonesia untuk melakukan pemeriksaan dan penahanan begitu unsur penyimpangan fungsi tersebut terbukti.

3) Teori Yurisdiksi Negara Bendera (*Flag State Jurisdiction*)

Kasus MV Nika menunjukkan kompleksitas *flag state jurisdiction* yang jauh lebih tinggi dibandingkan Run Zeng 03. Rekam jejak pergantian nama sebanyak tujuh kali dan pergantian bendera sebanyak tujuh kali sejak tahun 2006 yang mulai dari bendera Kamboja hingga akhirnya terdaftar berbendera Panama mencerminkan praktik *flag hopping* yang secara sistematis mengaburkan *genuine link* antara kapal dan negara benderanya, sebagaimana disyaratkan prinsip hukum laut internasional untuk menentukan tanggung jawab pengawasan suatu kapal. Riwayat penahanan sebelumnya oleh Rusia atas dugaan penangkapan kepiting ilegal, yang kemudian diikuti kapal beroperasi kembali dengan identitas baru, menunjukkan bahwa mekanisme pertanggungjawaban negara bendera terdahulu gagal mencegah residivisme pelanggaran. Hal ini menjadikan otoritas Panama (ARAP) sebagai negara bendera terbaru memikul beban pembuktian dan kerja sama yang signifikan sebelum Indonesia dapat menentukan status hukum kapal secara pasti.

4) Prinsip *Due Regard* (Pasal 58 ayat (3) UNCLOS 1982)

Prinsip *due regard* relevan untuk menilai pelanggaran kewajiban timbal balik yang dilakukan MV Nika selama melintasi wilayah yurisdiksi berbagai negara pantai. Dugaan manipulasi data *Automatic Identification System* (AIS) milik kapal lain untuk menyamarkan identitas saat memasuki kawasan konservasi CCAMLR merupakan bentuk pelanggaran nyata terhadap kewajiban menghormati kepentingan pengelolaan sumber daya dan konservasi negara pantai/otoritas kawasan terkait.

Tindakan ini tidak sekadar melanggar kewajiban administratif pelaporan, melainkan mencerminkan itikad buruk yang secara langsung bertentangan dengan semangat resiprositas yang dikehendaki Pasal 58 ayat (3) UNCLOS 1982, di mana kebebasan navigasi seharusnya diimbangi dengan penghormatan terhadap kewenangan pengelolaan sumber daya negara pantai maupun otoritas kawasan konservasi internasional.

5) Konsep *Enforcement Jurisdiction* Terbatas

Konsep ini relevan untuk mengevaluasi batasan kewenangan penegakan hukum Indonesia sejak penangkapan MV Nika di Selat Malaka pada Juli 2019. Pasal 73 ayat (2) hingga ayat (4) UNCLOS 1982 pada dasarnya membatasi tindakan negara pantai terhadap kapal asing yang tertangkap melakukan pelanggaran perikanan murni, mencakup kewajiban pelepasan segera setelah jaminan layak, larangan pidana penjara atas pelanggaran administratif murni, serta kewajiban pemberitahuan kepada negara bendera. Namun demikian, ketiadaan data resmi terbaru mengenai perkembangan status hukum, lokasi kapal saat ini, maupun hasil akhir proses peradilan terhadap MV Nika hingga pertengahan tahun 2026 menyulitkan penilaian apakah proses hukum yang ditempuh Indonesia telah sepenuhnya konsisten dengan batasan *limited enforcement jurisdiction* ini, ataukah unsur pemalsuan dokumen dan manipulasi identitas berulang telah dinilai otoritas Indonesia sebagai pelanggaran yang melampaui rezim perikanan murni sehingga membenarkan penerapan yurisdiksi pidana umum sebagaimana halnya kasus Run Zeng 03.

Hambatan utama penegakan hukum terhadap MV Nika terletak pada kompleksitas identifikasi akibat manipulasi identitas kapal yang berulang serta ketergantungan tinggi terhadap sarana pemantauan dan kerja sama internasional (INTERPOL, Global Fishing Watch, otoritas Panama dan otoritas Britania Raya), jauh melampaui tingkat kerumitan kasus Run Zeng 03. Perbedaan mendasar lain terletak pada tahap penyelesaian: jika Run Zeng 03 berkekuatan hukum tetap dan dialihstatuskan sebagai aset negara,

maka MV Nika masih menyisakan ketidakpastian hukum karena minimnya data publik mengenai kelanjutan prosesnya sebuah catatan yang perlu ditegaskan secara eksplisit dalam kesimpulan penelitian sebagai keterbatasan (*limitation*) kajian, bukan sebagai kelalaian metodologis penulis, mengingat sifat data yang memang belum tersedia secara terbuka.

3. Solusi terhadap Penegakan Hukum yang Dapat Dilakukan oleh Indonesia Untuk Menanggulangi Penyalahgunaan Hak Lintas Damai oleh Kapal Asing yang Melakukan *Illegal Fishing* Berdasarkan UNCLOS 1982

a. Solusi terhadap Penegakan Hukum yang Dapat Dilakukan oleh Indonesia Untuk Menanggulangi Penyalahgunaan Hak Lintas Damai oleh Kapal Run Zheng 03 yang Melakukan *Illegal Fishing* Berdasarkan UNCLOS 1982

Kasus Run Zeng 03 menunjukkan bahwa penyalahgunaan rezim hak lintas damai sebagaimana diatur dalam Pasal 17 UNCLOS 1982 telah bertransformasi menjadi pelanggaran nyata terhadap Pasal 19 ayat (2) huruf i UNCLOS 1982, karena kapal tersebut melakukan aktivitas penangkapan ikan di ZEE Indonesia tanpa izin. Dari perspektif hukum nasional, tindakan ini juga melanggar kewajiban kepemilikan Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) sebagaimana diatur dalam Pasal 27 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, serta dapat dikenakan sanksi pidana berdasarkan Pasal 93 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Kewenangan penegakan hukum Indonesia terhadap kapal ini bersumber dari Pasal 73 UNCLOS 1982 yang diperkuat oleh Pasal 85 dan Pasal 93 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, yang memberikan dasar hukum bagi penyitaan, penahanan, hingga pemidanaan.

Sebagaimana diuraikan sebelumnya, hambatan utama pada kasus ini terletak pada tiga faktor Soerjono Soekanto yang belum terpenuhi secara optimal, yaitu faktor sarana-prasarana, faktor penegak hukum dan faktor masyarakat. Oleh karena itu, solusi yang ditawarkan disusun berdasarkan pemenuhan faktor tersebut, adalah sebagai berikut:

- 1) Ketergantungan Indonesia pada kerja sama dengan Australia dalam penangkapan Run Zeng 03 di Laut Arafura menunjukkan perlunya penguatan armada patroli mandiri, khususnya di wilayah timur Indonesia yang selama ini menjadi celah pengawasan. Penguatan ini dapat dilakukan melalui optimalisasi kewenangan Badan Keamanan Laut sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 61 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang menugaskan Badan Keamanan Laut untuk melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia secara terintegrasi, sehingga tidak lagi bertumpu pada satu instansi seperti KKP semata.
- 2) Diperlukan program peningkatan kapasitas investigasi lintas yurisdiksi bagi penyidik PSDKP KKP, TNI AL dan Bakamla, mengingat kasus ini melibatkan aktor lintas negara (kepemilikan kapal berkewarganegaraan Tiongkok dengan bendera Rusia). Solusi edukatif yang relevan adalah penyelenggaraan Program Pendidikan dan Pelatihan Penyidik Perikanan Berstandar Internasional (Diklat PPNS Perikanan) yang materinya mencakup interpretasi Pasal 19 UNCLOS 1982 secara mendalam, teknik pembuktian *transnational organized fisheries crime*, serta prosedur kerja sama penyidikan bersama (*Multinational Investigation Support Team/MIST*) dengan INTERPOL. Program ini sejalan dengan kewenangan penyidikan yang diberikan Pasal 73A Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan.
- 3) Keterlibatan 12 Anak Buah Kapal (ABK) berkewarganegaraan Indonesia dalam kapal ini menunjukkan lemahnya pengawasan terhadap proses rekrutmen tenaga kerja perikanan yang rentan terhadap eksploitasi dan perdagangan orang. Solusi yang relevan adalah Program Edukasi dan Sosialisasi Hak-Hak Anak Buah Kapal Perikanan Migran yang menyasar masyarakat pesisir dan agen penyalur tenaga kerja, dengan materi mengenai kewajiban pemberi

kerja untuk menyediakan Perjanjian Kerja Laut (PKL) sesuai Pasal 41 Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, serta hak keselamatan kerja awak kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 137 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.²⁰ Program ini dapat diselenggarakan bersama Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Luar Negeri dan pemerintah daerah pesisir sebagai bentuk pendekatan preventif berbasis masyarakat, sejalan dengan pandangan Atmasasmita bahwa fungsi hukum tidak hanya represif tetapi juga harus menjangkau pemangku kepentingan dan korban.²¹

- 4) Duplikasi kewenangan antara TNI AL, Bakamla, KKP dan Polri dalam pengamanan laut teritorial dan ZEE perlu diselesaikan melalui mekanisme *single command* pengawasan laut, dengan merujuk pada fungsi koordinasi yang diamanatkan Pasal 63 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan mengenai sinkronisasi kebijakan kelautan lintas kementerian/lembaga, sehingga tumpang tindih kewenangan sebagaimana dikeluhkan dalam praktik penanganan Run Zeng 03 dapat diminimalkan.

b. Solusi terhadap Penegakan Hukum yang Dapat Dilakukan oleh Indonesia untuk Menanggulangi Penyalahgunaan Hak Lintas Damai oleh Kapal MV Nika yang Melakukan *Illegal Fishing* Berdasarkan UNCLOS 1982

Berbeda dengan Run Zeng 03, MV Nika merupakan kapal berstatus kargo umum yang disalahgunakan untuk aktivitas *transshipment* ilegal, sehingga pelanggaranannya lebih tepat dikategorikan dalam Pasal 19 ayat (2) huruf g dan huruf l UNCLOS 1982. Dari sisi hukum nasional, praktik pemindahan hasil tangkapan ikan di laut tanpa melalui pelabuhan resmi bertentangan dengan mekanisme pengawasan syahbandar perikanan sebagaimana diatur dalam Pasal 42

²⁰ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia*, UU No.18 Tahun 2017, LN Tahun 2017 No.242, TLN No.6141.

²¹ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pelayaran*, UU No.17 Tahun 2008, LN Tahun 2008 No.64, TLN No.4849.

Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, serta kewajiban kepemilikan Surat Laik Operasi sebagaimana diatur dalam Pasal 43 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Kewenangan penegakan hukum Indonesia atas kapal ini tetap bersumber dari Pasal 73 UNCLOS 1982, yang diperkuat oleh Pasal 85 dan Pasal 93 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.²²

Sebagaimana telah diuraikan, hambatan penegakan hukum pada kasus MV Nika terutama bersumber dari faktor hukum (kompleksitas pembuktian penyimpangan fungsi kapal kargo) dan faktor sarana-prasarana (ketiadaan sistem pemantauan kapal mandiri yang setara dengan *Global Fishing Watch*), sehingga solusi berikut disusun berdasarkan kedua faktor tersebut, ditambah faktor budaya hukum yang mendorong praktik *flag hopping*.

Solusi berdasarkan faktor penegakan hukum yang belum terpenuhi adalah sebagai berikut:

- 1) Kompleksitas pembuktian bahwa sebuah kapal kargo telah menyimpang fungsi menjadi sarana *transshipment* ilegal memerlukan penguatan regulasi teknis mengenai kriteria objektif penyimpangan fungsi kapal niaga. Solusi yang dapat ditempuh adalah penyusunan pedoman teknis pembuktian berbasis Pasal 42 dan Pasal 43 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, yang secara spesifik mengatur indikator pelanggaran seperti ditemukannya fasilitas pengolahan ikan atau alat tangkap di atas kapal berstatus non-perikanan, sebagaimana terbukti pada kasus MV Nika;
- 2) Ketergantungan penuh Indonesia pada data Global Fishing Watch dan INTERPOL dalam melacak pergerakan MV Nika menunjukkan perlunya membangun sistem pemantauan kapal nasional yang lebih mandiri. Solusi edukatif dan teknis yang relevan adalah Program Peningkatan Kapasitas Analis Data Kelautan dan Perikanan

²² Indonesia, *Undang-Undang tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan*, UU No.45 Tahun 2009, LN Tahun 2009 No.154, TLN No.5073.

(Bimbingan Teknis *Vessel Monitoring System/VMS* Terintegrasi) bagi petugas PSDKP dan Bakamla, guna mengurangi ketergantungan pada pihak ketiga asing dalam mendeteksi kapal yang mematikan sistem identifikasi otomatisnya. Program ini dapat dikaitkan dengan kewajiban pemasangan sistem pemantauan kapal perikanan sebagaimana diatur dalam Pasal 33 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan;

- 3) Rekam jejak MV Nika yang telah tujuh kali berganti nama dan bendera menunjukkan budaya impunitas di kalangan operator kapal yang memanfaatkan celah pendaftaran kapal antarnegara. Solusi yang relevan adalah Program Sosialisasi dan Edukasi Kepatuhan Registrasi Kapal bagi Pelaku Usaha Pelayaran dan Perikanan, yang menekankan kewajiban pendaftaran dan kejelasan kebangsaan kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 158 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sekaligus memperkenalkan konsekuensi hukum dari praktik *flag of convenience* kepada agen pelayaran dan pemilik kapal niaga di pelabuhan-pelabuhan strategis Indonesia, sebagai upaya preventif sebelum kapal semacam ini digunakan untuk menyamarkan aktivitas *illegal fishing*;
- 4) Mengingat keberhasilan penangkapan MV Nika sepenuhnya bergantung pada kerja sama dengan Panama selaku negara bendera dan INTERPOL, Indonesia perlu memperkuat mekanisme *Mutual Legal Assistance* (MLA) dan nota kesepahaman bilateral dengan negara-negara bendera kapal berisiko tinggi. Hal ini sejalan dengan asas kerja sama internasional yang termuat dalam Pasal 93 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan mengenai kewenangan bekerja sama dengan otoritas negara lain dalam penindakan tindak pidana perikanan lintas batas, sehingga penegakan hukum tidak lagi bersifat reaktif terhadap informasi dari pihak asing, melainkan menjadi bagian dari sistem kerja sama yang terlembaga.

C. PENUTUP

1. Penyalahgunaan hak lintas damai oleh kapal asing yang melakukan *illegal fishing* berkonsekuensi berbeda sesuai zona maritim: di laut teritorial, aktivitas tersebut menggugurkan sifat *innocent passage* berdasarkan Pasal 19 ayat (2) huruf i UNCLOS 1982 dan menundukkan kapal pada kedaulatan penuh negara pantai; di ZEE, aktivitas tersebut merupakan pelanggaran *sovereign rights* Indonesia berdasarkan Pasal 56 UNCLOS 1982 yang ditegakkan melalui kewenangan penegakan hukum fungsional dalam bidang konservasi dan pengelolaan sumber daya hayati ZEE sesuai Pasal 73 UNCLOS 1982; sedangkan di laut lepas, penindakan tunduk pada rezim *flag State jurisdiction* dan hanya dapat dilakukan melalui kerja sama internasional serta instrumen hukum perikanan internasional, bukan penegakan sepihak negara pantai;
2. Hambatan penegakan hukum terletak pada keterbatasan sarana-prasarana pengawasan dan kompleksitas pembuktian penyimpangan fungsi kapal dari sifat *innocent passage* sebagaimana dipersyaratkan Pasal 19 UNCLOS 1982, sehingga penegakan kewenangan fungsional negara pantai berdasarkan Pasal 73 UNCLOS 1982 sangat bergantung pada kerja sama internasional dalam mengidentifikasi dan menjangkau kapal pelanggar dan
3. Solusinya adalah penguatan sarana-prasarana pengawasan, kapasitas penegak hukum, edukasi masyarakat pesisir dan kerja sama internasional secara terintegrasi guna mengoptimalkan kewenangan Pasal 73 UNCLOS 1982 sebagaimana diperkuat Pasal 85 dan Pasal 93 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Buntoro, Kresno. 2014. *Lintas Navigasi di Nusantara Indonesia*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada).
- Djalal, Hasjim. 1979. *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*. (Bandung: Binacipta).
- Kusumaatmadja, Mochtar dan Etty R. Agoes. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*. (Bandung: Alumni).
- Parthiana, I Wayan. 2014. *Hukum Laut Internasional*. (Bandung: Mandar Maju).

Publikasi

- Endah Pertiwi. *Status Hukum Tanah dan Hak Masyarakat Pesisir Pantai atas Kebijakan Reklamasi Pantai dan Laut Serta Implikasinya Berdasarkan Pulau-Pulau Kecil yang Ada di Indonesia*. Jurnal Rechten: Riset Hukum dan Hak Asasi Manusia. Vol.3. No.3 (April 2022). p.119.
- Irawati. *Pengaturan tentang Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Negara Kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982 dan Implementasinya di Indonesia*. Syiar Hukum. Vol.11. No.3 (2019). p.209.
- Syakhila, Mokhammad Gisa dan Bella. *Dinamika Hak Lintas Damai dalam Perspektif Indonesia*. Yustisia Tirtayasa: Jurnal Tugas Akhir. Vol.3. No.3 (Desember 2023). p.221.
- Wartini, Sri. *Analisis UNCLOS 1982 Terkait Permasalahan Yurisdiksi Negara dan Penegakan Hukum atas Kapal Berbendera Negara Asing*. Jurnal SASI. Vol.27. No.1 (Maret 2021).

Karya Ilmiah

- Akbar, Kurnia Putra. 2017. *Hak Lintas Damai (Right of Innocent Passage) berdasarkan United Nation Convention on the Law of the Sea 1982*. Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Jambi.

Website

- Renata Christha Auli. *Batas Zona Maritim dan Penyelesaian Sengketa Hukum Laut Internasional*, diakses dari <https://www.hukumonline.com/klinik/a/batas-zona-maritim-dalam-hukum-laut-internasional-lt631aa324cb706/>. diakses pada tanggal 26 Juli 2026.

Sumber Hukum

- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3260.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on The Law of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut). Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319.
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3647.

- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 118. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4433.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.
- Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073.
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 294, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5603.
- Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 242. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6141.
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856.
- Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 70. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4209.
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 71. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4210.

Sumber Lain

- Kementerian Kelautan dan Perikanan RI. 2024. *Laporan Penanganan Illegal Fishing 2024*. (Jakarta: KKP).