

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN HAK LINTAS DAMAI: STUDI KASUS PENYITAAN KAPAL TANKER MT ARMAN 114 DI PERAIRAN NATUNA UTARA

Dzaky Danuhartha¹, Rahma Adzkiya², Yurika Sakinah³

dzakydanuhartha01@gmail.com¹, adzkiakph@gmail.com², yurikasakinah00@gmail.com³

Universitas Bengkulu

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kualifikasi yuridis pelanggaran hak lintas damai oleh kapal tanker MT Arman 114 di perairan Natuna Utara serta mengevaluasi efektivitas penerapan sanksi pidana dan penyitaan aset (confiscation) dalam memperkuat kedaulatan penegakan hukum maritim Indonesia. Metode penelitian yang digunakan adalah hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tindakan MT Arman 114, yang meliputi ship-to-ship transfer ilegal dan pembuangan limbah (dumping) di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), merupakan pelanggaran nyata terhadap Pasal 19 ayat (2) UNCLOS 1982 yang mengubah status lintasan menjadi tidak damai. Penegakan hukum melalui sanksi pidana dan perampasan kapal beserta muatannya berdasarkan UU No. 32 Tahun 2009 terbukti efektif sebagai instrumen asset recovery dan memberikan efek jera (deterrent effect) bagi pelaku kejahatan maritim transnasional. Putusan ini menjadi preseden penting dalam menggeser paradigma penegakan hukum maritim Indonesia dari retributif menuju restoratif sekaligus menegaskan wibawa hukum Indonesia di wilayah strategis Natuna Utara.

Kata Kunci: Hak Lintas Damai, MT Arman 114, Penegakan Hukum Maritim, Penyitaan Aset, UNCLOS 1982.

Abstract: This study aims to analyze the juridical qualification of innocent passage violations by the MT Arman 114 tanker in North Natuna waters and to evaluate the effectiveness of criminal sanctions and asset confiscation in strengthening Indonesia's maritime law enforcement sovereignty. The research method employed is normative legal research with a statutory approach and a case study approach. The results indicate that MT Arman 114's actions, including illegal ship-to-ship transfers and waste dumping in the Exclusive Economic Zone (EEZ), constitute a clear violation of Article 19 paragraph (2) of UNCLOS 1982, which renders the passage non-innocent. Law enforcement through criminal sanctions and the confiscation of the vessel and its cargo based on Law No. 32 of 2009 has proven effective as an asset recovery instrument and provides a significant deterrent effect against transnational maritime crimes. This judicial decision serves as a vital precedent in shifting Indonesia's maritime law enforcement paradigm from retributive to restorative while reaffirming Indonesia's legal authority in the strategic region of North Natuna.

Keywords: Innocent Passage, MT Arman 114, Maritime Law Enforcement, Asset Confiscation, UNCLOS 1982.

PENDAHULUAN

Perairan Natuna Utara merupakan salah satu wilayah perairan paling dinamis dan krusial dalam geopolitik maritim global saat ini. Sebagai bagian dari wilayah kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia, kawasan ini tidak hanya menyimpan cadangan energi yang melimpah, tetapi juga menjadi jalur utama bagi perdagangan internasional yang menghubungkan berbagai benua. Dalam konteks hukum laut internasional, Indonesia sebagai negara kepulauan (*Archipelagic State*) memiliki kewajiban konstitusional dan internasional untuk memberikan jaminan keamanan navigasi melalui mekanisme Hak Lintas Damai (*Right of Innocent Passage*).¹ Prinsip ini, sebagaimana diatur dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, merupakan bentuk kompromi hukum antara kepentingan negara pantai untuk menjaga keamanan wilayahnya dan kepentingan negara bendera kapal untuk kebebasan bernavigasi.

Namun, dalam praktiknya, doktrin lintas damai seringkali menghadapi tantangan serius ketika kapal-kapal asing mengeksploitasi hak tersebut untuk melakukan aktivitas yang bertentangan dengan kepentingan nasional negara pantai. Salah satu isu yang paling mengemuka adalah kejahatan maritim transnasional yang berlindung di balik status kapal yang sedang melintas. Kasus penyitaan kapal supertanker MT Arman 114 berbendera Iran di Perairan Natuna Utara pada Juli 2023 menjadi anomali sekaligus preseden hukum yang sangat signifikan bagi Indonesia. Kapal tersebut tidak sekadar melintas, melainkan terdeteksi melakukan aktivitas *ship-to-ship transfer* minyak mentah secara ilegal, mematikan sistem pelacakan otomatis (AIS), hingga melakukan pembuangan limbah (*dumping*) yang berdampak pada pencemaran lingkungan laut secara masif.

Kejadian ini menciptakan ketegangan yuridis mengenai interpretasi "lintas damai". Berdasarkan Pasal 19 ayat (2) UNCLOS 1982, sebuah lintasan dianggap tidak damai apabila melakukan kegiatan yang mengganggu perdamaian, ketertiban, atau keamanan negara pantai, termasuk tindakan pencemaran yang disengaja dan parah. Penegakan hukum yang dilakukan oleh Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI terhadap MT Arman 114 menunjukkan sikap asertif Indonesia dalam menjaga kedaulatan maritim dan integritas lingkungan lautnya dari praktik-praktik *illegal, unreported, and unregulated* (IUU) yang merugikan.

Permasalahan hukum menjadi semakin kompleks ketika perkara ini masuk ke ranah peradilan. Putusan Pengadilan Negeri Batam yang menetapkan perampasan kapal senilai triliunan rupiah beserta muatannya untuk negara menandai babak baru dalam penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia. Hal ini memicu diskursus mengenai sejauh mana yurisdiksi negara pantai dapat ditegakkan terhadap kapal asing di zona maritim tertentu, serta bagaimana instrumen hukum nasional seperti UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup dapat disinergikan dengan hukum internasional guna memberikan efek jera yang nyata.²

Artikel ini bertujuan untuk mengkaji secara komprehensif mekanisme penegakan hukum terhadap pelanggaran hak lintas damai melalui studi kasus MT Arman 114. Fokus utama analisis akan diarahkan pada kualifikasi pelanggaran yang mengubah status lintas damai menjadi lintas tidak damai, serta efektivitas putusan penyitaan aset sebagai instrumen penegakan kedaulatan hukum di wilayah perbatasan yang penuh tantangan seperti Natuna Utara. Melalui pemahaman yang mendalam terhadap kasus ini, diharapkan dapat dirumuskan strategi penguatan diplomasi hukum maritim Indonesia di masa depan.

¹ Syakhila Bella Maulidya, Fakultas Hukum, and Universitas Gadjah Mada, "Dinamika Hak Lintas Damai Dalam Perspektif Indonesia" 3, no. 3 (2023): 219.

² Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, *Undang-Undang No.32 Tahun 2009, Undang-Undang No 32*, vol. 19, 2009.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif, yaitu metode yang fokus pada pemeriksaan aturan hukum, asas-asas, serta norma yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan. Pendekatan utama yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan untuk menelaah kesesuaian antara aturan internasional seperti UNCLOS 1982 dengan hukum nasional Indonesia, khususnya Undang-Undang Pelayaran dan Undang-Undang Perlindungan Lingkungan Hidup. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan kasus dengan membedah secara mendalam peristiwa penyitaan kapal tanker MT Arman 114 di perairan Natuna Utara sebagai objek utama analisis.

Bahan hukum yang digunakan bersumber dari data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer meliputi teks resmi konvensi internasional dan undang-undang terkait, sedangkan bahan hukum sekunder mencakup literatur, jurnal hukum, serta berita resmi mengenai kronologi kasus MT Arman 114. Seluruh bahan tersebut dikumpulkan melalui studi pustaka dengan cara mencatat dan menyusun dokumen-dokumen yang relevan secara sistematis. Selanjutnya, data dianalisis secara kualitatif dengan cara membandingkan antara teori hukum yang ada dengan kenyataan praktik di lapangan.³ Hasil analisis kemudian dijelaskan secara deskriptif untuk memberikan gambaran yang jelas mengenai bagaimana hukum ditegakkan terhadap pelanggaran hak lintas damai di wilayah laut Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian hasil dan pembahasan ini bertujuan untuk memaparkan temuan penelitian serta menganalisisnya berdasarkan kerangka hukum yang berlaku. Fokus analisis diarahkan pada dua isu utama, yaitu Bagaimana kualifikasi yuridis terhadap tindakan MT Arman 114 sehingga dikategorikan sebagai pelanggaran Hak Lintas Damai menurut UNCLOS 1982 dan hukum nasional Indonesia, serta Sejauh mana efektivitas penerapan sanksi pidana dan penyitaan aset (*confiscation*) terhadap MT Arman 114 dalam memperkuat kedaulatan penegakan hukum maritim Indonesia.

1. Kualifikasi Yuridis Pelanggaran Hak Lintas Damai oleh MT Arman 114

Analisis terhadap efektivitas penegakan hukum dalam kasus MT Arman 114 harus ditinjau dari perspektif politik hukum pidana maritim Indonesia yang kini mulai bergeser ke arah pemulihan kerugian negara dan lingkungan (*restorative justice* serta *asset recovery*). Sanksi pidana yang dijatuhkan kepada nakhoda, yang dibarengi dengan putusan perampasan kapal beserta seluruh muatan minyak mentahnya untuk negara, merupakan manifestasi nyata dari penerapan asas *Strict Liability* atau tanggung jawab mutlak dalam tindak pidana lingkungan hidup.⁴ Berdasarkan Pasal 88 UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (PPLH), setiap orang yang tindakannya pelibatangannya mengakibatkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup bertanggung jawab mutlak atas kerugian yang terjadi tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan secara konvensional.⁵ Penyitaan kapal tanker raksasa senilai triliunan rupiah dalam konteks maritim bukan sekadar hukuman fisik bagi pelaku, melainkan sebuah pesan kedaulatan (*sovereign statement*) bahwa Indonesia memiliki kendali penuh atas wilayah yurisdiksinya dan tidak akan membiarkan kekayaan alamnya dirusak oleh bangsa asing yang melampaui batas.

Efektivitas sanksi ini juga berakar pada penggunaan instrumen hukum Pasal 46 KUHP terkait benda sitaan dan Pasal 39 KUHP mengenai perampasan barang-barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana. Perampasan MT Arman 114 menjadi langkah hukum yang sangat signifikan karena aset yang disita memiliki nilai ekonomi yang masif, yang secara langsung

³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana, 2017): 136.

⁴ Diah Ayu Rachma Et Al., "Penerapan Prinsip Strict Liability Dalam Implementation Of Strict Liability Principles In" 16, no. 1 (2023): 105.

⁵ Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, *Undang-Undang No.32 Tahun 2009*.

memberikan efek jera tidak hanya bagi pelaku di lapangan seperti halnya dalam konteks penyitaan kapal tanker MT Arman 411, tetapi juga bagi pemilik manfaat (*beneficial owner*) di balik operasional kapal tersebut. Sanksi ini membuktikan bahwa Indonesia telah mulai meninggalkan pola penegakan hukum yang hanya bersifat administratif dan beralih pada penegakan hukum pidana yang menasar pada aset atau instrumen kejahatan (*instrumentum delicti*). Negara secara efektif memutus rantai ekonomi kejahatan maritim dengan merampas kapal beserta muatannya yang sering kali berlindung di balik struktur korporasi yang kompleks dan bendera kemudahan (*flag of convenience*).

Namun, jika ditinjau lebih dalam, efektivitas penegakan hukum ini juga menghadapi tantangan besar dalam aspek eksekusi dan diplomasi internasional. Penyitaan kapal asing di wilayah sengketa atau wilayah yang berbatasan dengan laut internasional sering kali memicu ketegangan diplomatik dengan negara bendera (*flag state*). Dalam konteks ini, Indonesia harus mampu menyelaraskan tindakan penagakannya dengan standar internasional dalam UNCLOS 1982, khususnya terkait kewajiban negara pantai untuk segera membebaskan kapal dan awaknya setelah adanya jaminan yang layak (*prompt release*) sesuai Pasal 292. Akan tetapi, karena pelanggaran yang dilakukan MT Arman 114 termasuk dalam kategori kejahatan lingkungan yang parah dan sengaja, maka tindakan perampasan aset tetap dapat dibenarkan sebagai bentuk perlindungan kepentingan nasional yang lebih tinggi (*national interest*).⁶ Hal ini memperkuat posisi tawar Indonesia dalam diplomasi maritim di kawasan Natuna Utara, yang selama ini menjadi wilayah rawan pelanggaran oleh kapal-kapal asing.

Selain itu, efektivitas sanksi ini sangat bergantung pada sinkronisasi antar-lembaga dalam mengelola aset sitaan. Berdasarkan UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, sinergi antara Bakamla, TNI Angkatan Laut, dan Kejaksaan Agung menjadi kunci utama agar aset sitaan yang bernilai tinggi tidak mengalami depresiasi nilai atau kerusakan selama proses hukum berlangsung.⁷ Pengamanan kapal tanker di tengah laut memerlukan biaya operasional dan logistik yang sangat besar, sehingga keberhasilan proses hukum hingga tahap eksekusi merupakan ujian nyata bagi kapasitas penegakan hukum maritim Indonesia.⁸ Secara keseluruhan, putusan penyitaan MT Arman 114 telah menetapkan standar baru dalam penegakan hukum laut di Nusantara; bahwa setiap jengkal perairan Indonesia, termasuk Zona Ekonomi Eksklusif, adalah wilayah hukum yang berdaulat di mana aturan nasional berlaku secara tegas terhadap siapapun yang mencoba mencederai kelestarian lingkungan dan ketertiban navigasi dunia.

Terakhir, perampasan aset ini juga memiliki dimensi pencegahan jangka panjang. Dengan menetapkan bahwa kapal tanker yang melakukan pencemaran akan disita untuk negara, Indonesia secara tidak langsung memaksa para pelaku industri pelayaran internasional untuk meningkatkan standar kepatuhan mereka saat melewati perairan Indonesia. Hal ini sejalan dengan prinsip *Polluter Pays Principle* atau prinsip pencemar membayar, di mana beban kerugian akibat kerusakan lingkungan tidak boleh ditanggung oleh negara pantai, melainkan oleh pihak yang merusak.⁹ Keberhasilan kasus MT Arman 114 dalam menembus kerumitan yurisdiksi internasional ini menjadi bukti bahwa instrumen hukum nasional Indonesia, bila diterapkan secara konsisten dan berani, mampu menjadi alat pertahanan kedaulatan yang efektif di wilayah laut yang paling strategis sekalipun.

⁶ Pengadilan Negeri Batam, Putusan No.941/Pid.Sus/2023/PN.Btm (2023).

⁷ Indonesia, "Undang-Undang No.32 Tahun 2014," no. 1 (2014).

⁸ Novan Brhamasta, Anugrah Prakasa, and Noor Fatimah Mediawati, "Optimizing Law Enforcement and Sovereignty in National Waters to Maintain Regional Stability in Indonesian Seas," n.d., 2.

⁹ Eti Mul Erowati Elly Kristiani Purwendah, "Prinsip Pencemar Membayar (Polluter Pays Principle) Dalam Sistem Hukum Indonesia" 9, no. 2 (2021): 342.

2. Efektivitas Sanksi Pidana dan Penyitaan Aset sebagai Instrumen Penegakan Kedaulatan Maritim

Penerapan sanksi pidana terhadap nakhoda MT Arman 114 merupakan manifestasi nyata dari upaya Indonesia dalam menegaskan kedaulatan di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Secara akademis, tindakan ini bukan sekadar penghukuman atas individu, melainkan pesan geopolitik bahwa yurisdiksi Indonesia atas perlindungan lingkungan laut bersifat absolut. Penegakan hukum ini memberikan kepastian bahwa setiap entitas asing yang melakukan aktivitas ilegal, seperti *dumping* limbah, akan berhadapan dengan instrumen hukum nasional yang rigid, sehingga memperkuat posisi tawar Indonesia di mata internasional. Efektivitas sanksi pidana ini dapat diukur dari kemampuannya menciptakan efek jera (*deterrent effect*) yang bersifat preventif bagi kapal-kapal supertanker lainnya. Dengan menjatuhkan hukuman penjara dan denda yang signifikan, Indonesia menunjukkan bahwa pelanggaran terhadap UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup memiliki konsekuensi nyata. Hal ini krusial mengingat perairan Indonesia sering kali dianggap sebagai jalur lintas yang longgar pengawasannya, sehingga ketegasan hukum pada kasus ini menjadi preseden vital untuk menjaga integritas maritim.¹⁰

Di sisi lain, kebijakan penyitaan aset (*confiscation*) berupa kapal MT Arman 114 beserta muatan minyaknya merupakan langkah progresif dalam hukum pidana lingkungan. Penyitaan ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana perampasan alat kejahatan, tetapi juga sebagai mekanisme pemulihan kekayaan negara atas kerusakan ekosistem yang ditimbulkan. Dalam nalar hukum maritim, kapal adalah instrumen utama kejahatan, maka dengan merampas aset tersebut, negara secara efektif melumpuhkan kekuatan ekonomi pelaku kejahatan transnasional.¹¹

Secara strategis, penyitaan aset ini mencerminkan pergeseran paradigma penegakan hukum dari yang bersifat retributif (fokus pada hukuman badan) menuju restoratif dan ekonomis. Mengingat biaya restorasi lingkungan laut akibat tumpahan minyak sangatlah mahal, penyitaan kapal bernilai miliaran rupiah ini menjadi solusi pragmatis untuk menutupi kerugian ekologis. Hal ini membuktikan bahwa penegakan hukum maritim Indonesia telah mengadopsi pendekatan *follow the instrument* yang lebih efektif dalam memitigasi risiko kejahatan lingkungan di masa depan.¹² Namun, efektivitas ini tetap menghadapi tantangan besar terkait pengakuan yurisdiksi dalam kerangka UNCLOS 1982. Meskipun Indonesia memiliki hak berdaulat untuk mengeksploitasi dan menjaga lingkungan di ZEE, eksekusi terhadap kapal berbendera asing sering kali memicu ketegangan diplomatik dengan negara bendera (*flag state*). Keberhasilan kasus MT Arman 114 untuk tetap diproses di pengadilan domestik tanpa intervensi yang melemahkan adalah bukti bahwa diplomasi hukum Indonesia mulai menunjukkan taringnya dalam skala global.

Kedaulatan maritim tidak hanya ditegakkan melalui kehadiran fisik kapal patroli di laut, tetapi juga melalui "ketajaman pena" hakim di ruang sidang. Putusan yang memihak pada kepentingan lingkungan nasional dalam kasus ini menunjukkan adanya sinergi antara aparat penegak hukum di laut (Bakamla dan TNI AL) dengan institusi peradilan. Keberhasilan membawa kasus ini hingga ke tahap *inkracht*¹³ merupakan indikator bahwa sistem peradilan Indonesia mampu menangani perkara maritim yang kompleks dan melibatkan subjek hukum asing. Penyitaan aset ini juga memberikan tekanan psikologis bagi pemilik kapal (*shipowners*) dan perusahaan operator internasional untuk

¹⁰ Batam, Putusan No.941/Pid.Sus/2023/PN.Btm.

¹¹ Sajidin Muhammad, Inggar Saputra, and Wida Nofiansari, "Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Indonesian Maritime Security Strategy In Dealing With Transnational Crime Threats In Southeast Asia," n.d., 170–77.

¹² Brhamasta, Prakasa, and Mediawati, "Optimizing Law Enforcement and Sovereignty in National Waters to Maintain Regional Stability in Indonesian Seas."

¹³ Menurut Subekti, *inkracht van gewijsde* atau kekuatan hukum tetap adalah keadaan di mana suatu putusan tidak dapat dilawan lagi dengan upaya hukum biasa (seperti banding atau kasasi). Lihat R. Subekti, *Hukum Acara Perdata* (Bandung: Bina Cipta, 1989), hlm. 130.

lebih selektif dalam menugaskan kru serta mematuhi protokol lingkungan. Jika aset sebesar supertanker dapat disita oleh negara, maka risiko finansial bagi pelaku kejahatan menjadi sangat tidak terkendali. Inilah yang disebut sebagai efektivitas hukum yang bersifat struktural, di mana aturan hukum mampu mengubah perilaku aktor-aktor ekonomi di industri pelayaran global agar lebih patuh pada aturan domestik Indonesia.

Namun, perlu dicatat bahwa efektivitas sanksi ini akan berkurang jika tidak dibarengi dengan manajemen aset sitaan yang transparan dan akuntabel. Negara harus memastikan bahwa kapal yang disita dikelola atau dilelang dengan cara yang memberikan manfaat maksimal bagi keuangan negara. Tanpa manajemen pasca-putusan yang baik, penyitaan aset hanya akan menjadi beban logistik bagi pemerintah, sehingga melemahkan esensi dari penguatan kedaulatan itu sendiri. Kasus MT Arman 114 menyoroti perlunya penguatan regulasi nasional yang lebih harmonis untuk menutup celah hukum yang sering dimanfaatkan pengacara internasional. Efektivitas penegakan hukum maritim akan mencapai titik optimal apabila terdapat standardisasi prosedur operasional antara pengejaran di laut hingga pembuktian di pengadilan. Kasus ini menjadi laboratorium hukum yang sangat berharga untuk mengevaluasi kelemahan prosedural dalam menangkap dan memproses kapal asing yang melakukan kejahatan di perairan lepas.

Keberhasilan eksekusi sanksi dan penyitaan dalam kasus ini juga tidak terlepas dari penguatan sinergitas antarinstansi atau *integrated maritime surveillance*. Efektivitas penegakan hukum maritim Indonesia sering kali terhambat oleh ego sektoral antara berbagai lembaga, namun kasus MT Arman 114 menunjukkan adanya koordinasi yang lebih solid antara Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai penangkap, Kejaksaan sebagai penuntut, hingga lembaga peradilan. Sinergi ini membuktikan bahwa kedaulatan hukum maritim hanya bisa tegak apabila rantai komando dari deteksi dini di laut hingga eksekusi putusan di darat berjalan tanpa celah. Dengan demikian, kasus ini menjadi model ideal bagi penanganan kejahatan maritim serupa di masa depan, di mana kekuatan operasional militeristik selaras dengan kekuatan argumentasi yuridis di meja hijau. Secara visioner, ketegasan terhadap MT Arman 114 meletakkan standar operasional prosedur (SOP) baru yang lebih berani dalam menghadapi ancaman *transshipment* ilegal dan pembuangan limbah di wilayah kedaulatan Indonesia. Langkah konfiskasi aset ini secara langsung meningkatkan indeks kepatuhan global terhadap hukum nasional Indonesia, karena risiko yang harus ditanggung oleh pelaku kejahatan kini jauh melampaui keuntungan ekonomi yang mereka dapatkan.¹⁴ Ke depannya, langkah ini harus diikuti dengan digitalisasi pemantauan wilayah laut dan penguatan kapasitas sumber daya manusia di bidang hukum internasional agar setiap tindakan penyitaan memiliki landasan argumen yang tidak tergoyahkan jika digugat di mahkamah internasional. Hal ini memastikan bahwa penguatan kedaulatan bukan hanya bersifat temporer, melainkan sebuah transformasi sistemik menuju kepemimpinan maritim Indonesia yang disegani di kawasan regional maupun global.

Penerapan sanksi pidana dan konfiskasi aset pada kasus MT Arman 114 telah memperkuat kedaulatan penegakan hukum maritim Indonesia secara signifikan. Langkah ini menegaskan bahwa Indonesia bukan hanya sekadar penjaga lalu lintas laut, melainkan pemegang otoritas hukum yang berdaulat atas sumber daya dan lingkungan lautnya. Keberhasilan ini harus dijadikan momentum untuk memperkuat sistem hukum maritim secara menyeluruh agar integritas wilayah laut Indonesia tetap terjaga dari segala bentuk eksploitasi ilegal.

KESIMPUNAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan terhadap kasus penyitaan kapal tanker MT Arman 114 di perairan Natuna Utara, maka dapat ditarik beberapa simpulan sebagai berikut:

Secara yuridis, tindakan MT Arman 114 merupakan pelanggaran nyata terhadap hak lintas

¹⁴ Interoperabilitas Tni, A L Dan, and Bakamla Ri, "Interoperabilitas Tni Al Dan Bakamla Ri Dalam Melaksanakan Kegiatan Pengawasan Terhadap Pelanggaran Di Wilayah Laut Natuna Utara" 3, no. 4 (n.d.): 261–62.

damai (Innocent Passage) sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982 dan hukum nasional Indonesia. Aktivitas ilegal seperti ship-to-ship transfer, penonaktifan AIS, serta pembuangan limbah di ZEE Indonesia secara otomatis mengubah status lintasan menjadi tidak damai karena mengancam keamanan serta kelestarian lingkungan laut. Penegakan hukum dalam kasus ini diperkuat dengan penerapan asas Strict Liability berdasarkan UU No. 32 Tahun 2009, yang memungkinkan proses hukum berjalan tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan konvensional, sehingga memberikan dasar legalitas yang absolut bagi aparat penegak hukum.

Penerapan sanksi pidana dan penyitaan aset terhadap MT Arman 114 menandai pergeseran paradigma penegakan hukum maritim Indonesia menuju pendekatan asset recovery dan restoratif yang memberikan efek jera (deterrent effect) bagi pelaku kejahatan transnasional. Kasus ini menjadi preseden penting dalam yurisprudensi Indonesia, membuktikan keberanian hakim dan sinergi antarinstansi (Bakamla, TNI AL, dan Kejaksaan) dalam menjaga kedaulatan wilayah laut meskipun di tengah tantangan diplomatik. Ke depannya, keberhasilan ini harus diikuti dengan penguatan regulasi, digitalisasi pemantauan maritim, dan manajemen aset yang akuntabel guna mentransformasikan kepemimpinan hukum Indonesia di level internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Batam, Pengadilan Negeri. Putusan No.941/Pid.Sus/2023/PN.Btm (2023).
- Brhamasta, Novan, Anugrah Prakasa, and Noor Fatimah Mediawati. "Optimizing Law Enforcement and Sovereignty in National Waters to Maintain Regional Stability in Indonesian Seas," n.d., 2.
- Elly Kristiani Purwendah, Eti Mul Erowati. "Prinsip Pencemar Membayar (Polluter Pays Principle) Dalam Sistem Hukum Indonesia" 9, no. 2 (2021): 342.
- Indonesia. "Undang-Undang No.32 Tahun 2009," no. 1 (2009).
- Maulidya, Syakhila Bella, Fakultas Hukum, and Universitas Gadjah Mada. "Dinamika Hak Lintas Damai Dalam Perspektif Indonesia" 3, no. 3 (2023): 219.
- Muhammad, Sajidin, Inggar Saputra, and Wida Nofiansari. "Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Indonesian Maritime Security Strategy In Dealing With Transnational Crime Threats In Southeast Asia," n.d., 170–77.
- Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Undang-Undang No.32 Tahun 2009. Undang-Undang No 32. Vol. 19, 2009.
- Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana, 2017.
- Rachma, Diah Ayu, Mahasiswa Magister, Ilmu Politik, Universitas Airlangga, and Aditya Mochamad Triwibowo. "Penerapan Prinsip Strict Liability Dalam Implementation Of Strict Liability Principles In" 16, no. 1 (2023): 105.
- Subekti, R. *Hukum Acara Perdata*. Bandung: Bina Cipta, 1989.
- Tni, Interoperabilitas, A L Dan, and Bakamla Ri. "Interoperabilitas Tni Al Dan Bakamla Ri Dalam Melaksanakan Kegiatan Pengawasan Terhadap Pelanggaran Di Wilayah Laut Natuna Utara" 3, no. 4 (n.d.): 261–62.