

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Laut merupakan bagian terbesar dari seluruh permukaan bumi. Pada laporan *National Ocean Service* hampir 70 persen permukaan bumi ditutupi oleh lautan.<sup>1</sup> Banyak sumber daya berharga yang terkandung dan tersimpan di dalamnya. Ada pepatah yang disampaikan oleh pendiri kerajaan Sriwijaya, yaitu Dapunta Hyang, ia mengatakan “siapa yang menguasai laut, dia yang akan menang”. Kalimat ini secara tidak langsung menyiratkan bahwa begitu banyak manfaat yang bisa didapatkan dari lautan.

Laut telah lama menjadi bagian integral dari peradaban manusia, bukan hanya sebagai jalur transportasi dan sumber pangan, tetapi juga sebagai wilayah strategis yang diperebutkan secara geopolitik.<sup>2</sup> Laut menjadi urat nadi peradaban manusia, menjadi jalur utama migrasi, ekspedisi, pertukaran budaya, dan perdagangan sejak ribuan tahun silam.<sup>3</sup> Pada dunia modern saat ini, laut bahkan memegang peranan yang jauh lebih krusial, lebih dari 90 persen perdagangan dunia dilakukan melalui jalur laut<sup>4</sup>, menjadikannya sebagai infrastruktur logistik global yang tak tergantikan. Berdasarkan *Review of Maritime Transport 2024* oleh *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), diperkirakan volume perdagangan laut global akan meningkat sebesar 2% di

---

<sup>1</sup> National Ocean Service, “How much water is in the ocean?”, <https://oceanservice.noaa.gov/>, dikunjungi pada tanggal 13 Februari 2025 Jam 17.35.

<sup>2</sup> Darmawan, 2018, *Menyibak Gelombang Menuju Negara Maritim*, Yayasan Pustaka Obor Indonesia, Jakarta.

<sup>3</sup> Andi Sitti Chairunnisa Mappangara, 2024, *Sistem Layanan Transportasi Laut*, Professorline, Makassar.

<sup>4</sup> Kemenhub, “Indonesia Tawarkan Para Pelaku Bisnis Belanda Berinvestasi Di Sektor Maritim Dan Infrastruktur”, <https://hubla.dephub.go.id/> dikunjungi pada tanggal 25 Juni 2025 Jam 15.48.

tahun 2024, setelah mencatat pertumbuhan sebesar 2,4% di tahun 2023 dengan total sekitar 12,29–12,3 miliar ton.<sup>5</sup>

Tingginya ketergantungan global terhadap aktivitas kelautan menyebabkan negara-negara berlomba memperkuat kehadiran dan kontrol atas ruang maritim, baik demi keamanan, kepentingan ekonomi, maupun pengaruh geopolitik.<sup>6</sup> Pada konteks hukum internasional, urgensi untuk merumuskan kerangka hukum yang mengatur hak, kewajiban, dan pembagian yurisdiksi atas laut menjadi sangat mendesak. Kompleksitas ini mendorong masyarakat internasional untuk menyusun suatu instrumen hukum yang komprehensif dan dapat disepakati secara global. Hasil dari proses panjang itu adalah lahirnya Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, atau *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) tahun 1982.

UNCLOS 1982 secara sistematis mengatur status hukum laut, hak negara pantai, kebebasan navigasi, serta yurisdiksi negara terhadap kapal, baik di laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE), maupun laut lepas.<sup>7</sup> Salah satu isu penting dalam UNCLOS adalah bagaimana menyeimbangkan hak negara pantai dengan kepentingan kapal asing. Keseimbangan ini menjadi kunci agar kedaulatan negara pantai tetap terjaga tanpa menghambat kepentingan global terhadap kebebasan navigasi dan perdagangan internasional.

Pada pengaturan wilayah laut, UNCLOS mengenal rezim hukum yang berbeda-beda tergantung dari zona lautnya. Misalnya, di laut teritorial, negara pantai memiliki kedaulatan penuh, namun harus mengakui hak lintas damai

---

<sup>5</sup> UNCTAD, “*Review of Maritime Transport 2024*”, <https://unctad.org/>, dikunjungi pada tanggal 25 Juni 2025 Jam 16.34.

<sup>6</sup> Aris Sarjito dan Editha Praditya Duarte, 2023, *Geopolitik dan Geostrategi Pertahanan: Tantangan Keamanan Global*, Indonesia Emas Group, Bandung.

<sup>7</sup> Kresno Buntoro, 2017, *Nusantara dan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*, Rajawali Pers, Depok.

kapal asing.<sup>8</sup> Di ZEE dan landas kontinen, negara pantai memiliki hak berdaulat dan berhak atas sumber daya alam, tetapi tidak memiliki yurisdiksi terhadap kapal asing selama mereka tidak melakukan eksploitasi ilegal atau tindakan merugikan.<sup>9</sup> Di laut lepas, berlaku prinsip kebebasan laut (*freedom of the high seas*), dan tidak ada satu negara pun yang dapat mengklaim kedaulatan atas wilayah tersebut.

Jika pada ZEE dikenal dengan sebutan wilayah hak berdaulat, maka pada laut teritorial disebut sebagai wilayah kedaulatan negara. Kedaulatan negara dimulai dari laut teritorial hingga seluruh daratan negara, meliputi bawah tanah serta udara yang ada di atasnya.<sup>10</sup> Pada wilayah kedaulatannya, negara memiliki kewenangan penuh untuk mengatur, memanfaatkan, dan melindungi segala sumber daya alam, baik yang ada di darat, laut, maupun udara. Kedaulatan ini juga mencakup kewenangan dalam penegakan hukum, pembuatan kebijakan, serta pengendalian atas kegiatan ekonomi, sosial, dan keamanan yang berlangsung di dalam wilayahnya. Namun demikian, pelaksanaan kedaulatan tersebut tetap dibatasi oleh ketentuan hukum internasional, termasuk pengakuan terhadap hak lintas damai di laut teritorial dan penghormatan terhadap yurisdiksi negara lain.<sup>11</sup>

Pada konteks pelayaran di laut teritorial, Hak lintas damai atau '*innocent passage*' diatur dalam Pasal 17 sampai 19 UNCLOS 1982. Ketentuan ini memberikan hak kepada kapal asing untuk melintasi laut teritorial suatu negara pantai. Namun, pelayaran tersebut hanya diperbolehkan sepanjang tidak

---

<sup>8</sup> Didik Mohamad Sodik, 2014, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, hlm.429.

<sup>9</sup> Zainal Abdul Aziz Hadju, 2021, "Analisis UNCLOS 1982 Terkait Permasalahan Yurisdiksi Negara dan Penegakan Hukum Atas Kapal Berbendera Negara Asing", SASI, Vol. 27, No. 1, hlm. 19.

<sup>10</sup> Priyatna Abdurrasyid, 2009, "State Sovereignty in Airspace", Indonesia Journal of International Law, Vol. 6, No. 4, hlm. 493.

<sup>11</sup> Anna Stilz, 2019, "Resource Sovereignty and International Responsibilities", dalam *Territorial Sovereignty: A Philosophical Exploration*, Oxford Political Theory.

membahayakan keamanan, ketertiban, dan kepentingan negara pantai yang bersangkutan.

Keterkaitan hak lintas damai dengan Pasal 18 UNCLOS perlu diperhatikan, pasal tersebut mendefinisikan “lintas” sebagai navigasi melalui laut teritorial untuk sekadar melintasi tanpa memasuki perairan pedalaman atau untuk menuju maupun meninggalkan perairan pedalaman atau pelabuhan yang berada di luar perairan pedalaman. Lintas tersebut harus dilakukan secara terus-menerus dan secepat mungkin, kecuali dalam keadaan darurat, terpaksa, atau untuk memberikan pertolongan kepada pihak yang mengalami bahaya. Dengan demikian, Pasal 18 memberikan batasan jelas yang menegaskan bahwa meskipun laut teritorial dan perairan pedalaman berada di bawah kedaulatan negara pantai, prinsip dasar mengenai kelancaran navigasi internasional tetap mendapat ruang perlindungan dalam hukum laut internasional.

Pasal 21 UNCLOS mengatur mengenai ‘*Laws and regulations of the coastal State relating to innocent passage*’ atau undang-undang dan peraturan negara pesisir yang berkaitan dengan lintas damai. Pasal tersebut menyatakan:

*“1. The coastal State may adopt laws and regulations, in conformity with the provisions of this Convention and other rules of international law, relating to innocent passage through the territorial sea, in respect of all or any of the following:*

- (a) the safety of navigation and the regulation of maritime traffic;*
- (b) the protection of navigational aids and facilities and other facilities or installations;*
- (c) the protection of cables and pipelines;*
- (d) the conservation of the living resources of the sea;*
- (e) the prevention of infringement of the fisheries laws and regulations of the coastal State;*
- (f) the preservation of the environment of the coastal State and the prevention, reduction and control of pollution thereof;*
- (g) marine scientific research and hydrographic surveys;*
- (h) the prevention of infringement of the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State.*



- 2. Such laws and regulations shall not apply to the design, construction, manning or equipment of foreign ships unless they are giving effect to generally accepted international rules or standards.*
- 3. The coastal State shall give due publicity to all such laws and regulations.*
- 4. Foreign ships exercising the right of innocent passage through the territorial sea shall comply with all such laws and regulations and all generally accepted international regulations relating to the prevention of collisions at sea.”*

Pasal diatas menjelaskan bahwa negara pantai memiliki kewenangan untuk menetapkan undang-undang dan peraturan terkait pelaksanaan hak lintas damai di laut teritorialnya, sepanjang sesuai dengan ketentuan UNCLOS dan hukum internasional lainnya. Aturan ini meliputi berbagai aspek, mulai dari keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan laut, konservasi sumber daya, hingga pencegahan pelanggaran hukum keimigrasian, fiskal, dan kesehatan. Dengan demikian, meskipun kapal asing memiliki hak lintas damai, mereka tetap berkewajiban menaati peraturan yang ditetapkan negara pantai selama pelayaran di wilayah laut teritorial tersebut.

Pada sisi darat, terdapat wilayah perairan internal atau juga dikenal dengan sebutan wilayah perairan pedalaman. Pasal 8 UNCLOS menjelaskan, wilayah ini merupakan wilayah perairan yang terletak di sisi darat dari garis dasar laut teritorial suatu negara. Perairan pedalaman merupakan wilayah kedaulatan penuh. Sebagai wilayah kedaulatan penuh, negara pantai berhak mengatur penggunaan laut pedalamannya, termasuk kegiatan pelayaran, eksploitasi sumber daya, dan pengaturan keamanan. Meskipun demikian, penerapan hukum nasional oleh negara pantai di wilayah laut harus senantiasa disesuaikan dengan batas-batas yang ditentukan oleh hukum internasional.

Salah satu titik rawan dalam praktik pelayaran internasional adalah penerapan hukum nasional negara pantai terhadap kapal asing, khususnya ketika

kapal tersebut memasuki pelabuhan atau perairan internal negara pantai. Pada konteks ini, selain rezim hukum laut, terdapat pula rezim hukum kepabeanan internasional yang mengatur masuknya barang, termasuk sarana angkut seperti kapal, ke dalam wilayah suatu negara. Salah satu mekanisme penting dalam hukum kepabeanan internasional adalah konsep impor sementara.

Pada hukum internasional, konsep impor sementara diatur dalam Istanbul Convention 1990 tentang *Temporary Admission*. Pada prinsipnya konvensi tersebut menjelaskan mengenai *Temporary Admission* atau penerimaan sementara yang konsep dasarnya selaras dengan maksud impor sementara. Pasal 1 huruf a Istanbul Convention 1990 menyatakan:

*“temporary admission” means : the Customs procedure under which certain goods (including means of transport) can be brought into a Customs territory conditionally relieved from payment of import duties and taxes and without application of import prohibitions or restrictions of economic character; such goods (including means of transport) must be imported for a specific purpose and must be intended for re-exportation within a specified period and without having undergone any change except normal depreciation due to the use made of them.”.*

Pasal tersebut menjelaskan temporary admission adalah izin memasukkan barang sementara tanpa bayar bea dan pajak, untuk tujuan tertentu, dan harus diekspor kembali dalam waktu tertentu tanpa diubah.

Konvensi ini turut mengatur hak negara bila terjadi pelanggaran di wilayah nasionalnya. Pasal 20 ayat 1 Istanbul Convention 1990 menyatakan:

*“1. Any breach of the provisions of this Convention shall render the offender liable in the territory of the Contracting Party where the offence was committed to the penalties prescribed by the legislation of that Contracting Party.”*

Pasal di atas menjelaskan setiap pelanggaran terhadap ketentuan dalam Konvensi ini akan membuat pelaku pelanggaran bertanggung jawab di wilayah Pihak Peserta Kontrak tempat pelanggaran tersebut dilakukan, sesuai dengan sanksi yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan Pihak Peserta Kontrak

tersebut. Artinya, jika terjadi pelanggaran oleh suatu pihak terhadap hal yang sudah diatur dalam konvensi ini, maka negara tersebut dapat dikenai sanksi sesuai hukum negara tempat pelanggaran terjadi.

Konsep impor sementara pada dasarnya bertujuan untuk memfasilitasi kelancaran perdagangan dan mobilitas internasional, sekaligus tetap melindungi kepentingan fiskal negara. Namun dalam praktiknya, penerapan impor sementara dapat menimbulkan persoalan hukum, terutama ketika dikaitkan dengan status kapal asing yang memasuki wilayah laut atau pelabuhan negara pantai. Perbedaan penafsiran mengenai apakah suatu kapal telah melakukan impor sementara, serta sejauh mana negara pantai berwenang menerapkan sanksi kepabeanan terhadap kapal asing, berpotensi menimbulkan konflik antara hukum nasional dan kewajiban internasional negara yang bersangkutan.

Salah satu kasus yang mencerminkan permasalahan tersebut secara nyata dan aktual adalah sengketa antara Luksemburg dan Meksiko dalam perkara *Zheng He Case*, yang saat ini sedang diajukan ke *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS) oleh Pemerintah Luksemburg pada tanggal 3 Juni 2024.<sup>12</sup> Kasus ini muncul dari pajak yang terlalu tinggi dan penahanan kapal pengeruk *Zheng He* berbendera Luksemburg oleh otoritas bea cukai Meksiko pada 14 Februari 2024 di Pelabuhan Tampico. Kasus bermula ketika pemilik kapal *Zheng He* dengan alasan navigasi, keselamatan, dan operasional kapal atau disebut nautika memutuskan untuk meninggalkan Bahama akibat peningkatan risiko badai tropis yang diprediksi di wilayah tersebut, dengan niat kembali secepatnya. Hal ini dibuktikan dengan kontrak antara *Zheng He* dan Orion Marine Group mengenai jadwal pekerjaan pengerukan yang akan dilakukan

---

<sup>12</sup> ITLOS, “*The “Zheng He” Case (Luxembourg v. Mexico)*”, <https://www.itlos.org/>, dikunjungi pada tanggal 24 Juni 2025 Jam 17. 35.

selama beberapa bulan di Grand Bahama Shipyard. Kontrak tersebut secara jelas menyebutkan kapal pengeruk Zheng He dan periode pelaksanaannya: “Mulai Pengerukan setelah Musim Badai November 2023”.<sup>13</sup> Disebabkan pada pelabuhan Freeport tidak ada dermaga yang tersedia saat itu dan kondisi cuaca yang buruk dapat menyebabkan kerusakan, pemilik kapal akhirnya memutuskan untuk segera meninggalkan Freeport pada oktober 2023 mengingat kecepatan kapal yang lambat.<sup>14</sup>

Pada 5 Oktober 2023, kapal Zheng He berangkat dari Freeport, Bahama menuju pelabuhan Tampico, Meksiko. Untuk sedapat mungkin mematuhi peraturan dan praktik setempat, pemilik kapal Luksemburg menggunakan jasa agen lokal untuk kapal tersebut, yaitu perusahaan Meksiko *Agencia Consignaria de Buques JVV Logistics JVA*. Beberapa hari kemudian setelah keberangkatan, tepatnya pada 9 Oktober 2023 pukul 15.45, agen lokal JVV Logistics mengirimkan pemberitahuan kedatangan kapal kepada otoritas Bea Cukai Meksiko. Dalam pemberitahuan itu disampaikan bahwa kapal diperkirakan tiba pada 11 Oktober 2023 pukul 06.00, dalam sudut pandang meksiko kapal direncanakan masuk ke dermaga fiskal untuk prosedur impor sementara, sebab redaksi yang digunakan oleh agen pelayaran sebagai berikut:

“Melalui surat ini, kami memberitahukan kepada Anda tentang kedatangan kapal keruk berbendera Luksemburg bernama 'ZHENG HE' dengan tonase kotor 8.015 unit dan panjang 138,50 meter, yang datang dari Freeport, Bahamas. Waktu kedatangan yang diumumkan adalah pada 11 Oktober 2023, pukul 06:00, di area labuh Tampico untuk pergantian awak dan pengisian persediaan. Kapal tersebut akan kemudian masuk ke dermaga fiskal untuk prosedur impor sementara

---

<sup>13</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, 2024, “*Brief note in response to the Tribunal’s question*”, Response of Luxembourg.

<sup>14</sup> *Ibid.*



dengan Bea Cukai Maritim Tampico, sehingga kapal tersebut tersedia bagi Anda jika diperlukan inspeksi apa pun.”<sup>15</sup>

Namun, dalam sudut pandang luksemburg pemberitahuan sebelumnya mengenai kedatangan kapal hanya mencadangkan kemungkinan impor sementara, tanpa ada kepastian pada saat itu apakah impor tersebut benar-benar akan diminta.<sup>16</sup>

Pada 10 Oktober 2023, Kantor Kepala Pelabuhan (*Harbour Masters' Offices/HMO*) kemudian mengizinkan kedatangan tersebut, dan keesokan harinya, 11 Oktober pukul 06.00, kapal Zheng He tiba di area labuh Tampico yang merupakan laut teritorial Meksiko dengan membawa 36 kru. Kapal berlabuh di sana sambil menunggu izin lebih lanjut dari otoritas pelabuhan.

Setelah enam hari menunggu, pada 17 Oktober 2023, agen lokal mengajukan permohonan berlabuh di Dermaga 3 ASIPONA Tampico. Permohonan itu diajukan dengan alasan kebutuhan logistik, yakni pergantian kru, pengisian bahan bakar, serta perawatan kapal. Sebelum kapal mendapat izin, otoritas pelabuhan mengeluarkan peringatan cuaca buruk untuk malam tanggal 22 Oktober pada 20 Oktober 2023.

Pada 21 Oktober 2023, HMO sebagai otoritas pelabuhan memberikan izin kepada Zheng He untuk masuk ke Dermaga 3 ASIPONA yang terletak di perairan internal Meksiko, dalam rentang waktu mulai tanggal 21 Oktober 2023 hingga 15 November 2023. Dua hari setelahnya, 23 Oktober pukul 09.00, agen lokal melaporkan kepada otoritas Bea Cukai bahwa kapal telah masuk ke Dermaga 3 semata-mata untuk keperluan logistik sebagaimana telah disampaikan sebelumnya.

---

<sup>15</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, 2024, “*Statement in Response of the United Mexican States to the Request For the Prescription of Provisional Measures of the Grand Duchy of Luxembourg*” Statement in Response Mexico.

<sup>16</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, 2024, “*Brief note in response to the Tribunal’s question*”, Response of Luxembourg.

Pada 24 Oktober 2023 pukul 11.30, otoritas Bea Cukai Meksiko (ANAM) menjatuhkan denda pertama kepada agen kapal sebesar 9.570 peso, dengan alasan kapal Zheng He bersandar di lokasi yang tidak diizinkan untuk kapal yang datang dari perairan internasional yang bermaksud melakukan prosedur impor sementara. Denda itu kemudian dibayar oleh agen pada 31 Oktober 2023 pukul 16.00. Pada tanggal yang sama, HMO mengizinkan kapal pindah ke dermaga fiskal F-6 (Terminal Multiguna II), dan pada hari yang sama HMO mengeluarkan peringatan akibat kondisi cuaca yang buruk.

Keesokan harinya, 1 November 2023 pukul 07.00, seorang pilot pelabuhan naik ke kapal untuk melakukan manuver. Namun, pada pukul 08.30, HMO melarang manuver tersebut dengan alasan kondisi cuaca, kemudian larangan ini kemudian dicabut pada pukul 10.00. Tidak lama berselang, tepat pada 1 November pukul 10.30, otoritas Kantor Regional Timur Laut Administrasi Audit Perdagangan Luar Negeri Meksiko atau ADACEN naik ke kapal untuk melakukan inspeksi. Selama pemeriksaan, baik perusahaan maupun JVV Logistics sebagai agen pelayaran lokal tidak menyertakan dokumen bea cukai yang membuktikan impor, kedatangan, dan kepemilikan Zheng He di wilayah nasional secara sah. Akibatnya, otoritas berwenang memulai prosedur PAMA dan melakukan penyitaan kapal sementara. PAMA merupakan singkatan dari *Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera* yang bila diterjemahkan berarti Prosedur Administratif dalam Urusan Bea. Saat PAMA, diketahui bahwa agen pelayaran juga menyatakan bahwa kapal tersebut berencana untuk melaksanakan pekerjaan pengerukan di Meksiko, yang mana kontraknya sedang menunggu penyelesaian.

Tindakan penyitaan itu mendorong Pemerintah Luksemburg untuk mengirim nota diplomatik pertama kepada Meksiko pada 7 November 2023. Selanjutnya, perusahaan pemilik kapal menyerahkan dokumen Pengajuan tertulis bukti dan argumen dalam Prosedur Administrasi dalam Urusan Bea Cukai kepada ADACEN pada 15 November 2023, yang kemudian dilengkapi dengan dokumen tambahan pada 12 Desember 2023. Meski demikian, ADACEN tetap mengeluarkan keputusan administratif (Orden CVD6000037/23) pada 15 Februari 2024 pukul 13.00. Keputusan itu menetapkan bea masuk sebesar 1,616 miliar peso (sekitar USD 96,2 juta) serta menegaskan penyitaan definitif kapal Zheng He.

Kapal berbendera Luksemburg tersebut menyatakan hanya melakukan kegiatan logistik seperti pengisian bahan bakar, perawatan teknis, dan pergantian kru, sehingga Luksemburg merasa tindakan Meksiko menjatuhkan denda pajak yang terlalu tinggi dan penahanan terhadap kapal Zheng He merupakan sewenang-wenang dan diskriminasi sebagaimana diatur Pasal 131 UNCLOS 82. Pasal 131 UNCLOS menyatakan “*Ships flying the flag of land-locked States shall enjoy treatment equal to that accorded to other foreign ships in maritime ports*”. Pasal tersebut menjelaskan, kapal yang mengibarkan bendera negara yang terkurung daratan berhak mendapatkan perlakuan yang sama dengan kapal asing lainnya di pelabuhan laut.

Pihak berwenang bea cukai Meksiko menganggap kehadiran kapal itu masuk dalam kategori “impor sementara”, sebab pada awalnya kapal dari laut internasional tersebut melaporkan akan melakukan prosedur impor sementara. Selain itu, kapal Zheng He yang berasal dari laut internasional tersebut masuk kewilayah perairan internal atau pedalaman Meksiko. Pasal 106 *Ley Aduanera*

*Última reforma publicada DOF 12-11-2021* (Undang-Undang Bea Cukai Meksiko Perubahan terakhir diterbitkan di DOF 12-11-2021) menyatakan “Yang dimaksud dengan sistem impor sementara adalah masuknya barang ke negara ini untuk tinggal di dalamnya dalam waktu terbatas dan dengan tujuan tertentu, dengan syarat dikembalikan ke luar negeri dalam keadaan yang sama”.

Menurut Pasal 4.2.11 *Reglas Generalis de Comercio Exterior Para 2025* atau Peraturan Umum Perdagangan Luar Negeri Meksiko, terdapat beberapa kapal yang dapat diimpor melalui sistem impor sementara. Mulai dari kapal kargo, kapal penangkapan ikan komersial, kapal khusus, serta alat kelautan seperti platform pengeboran dan eksploitasi. Kapal keruk dikategorikan sebagai kapal khusus dan dianggap sebagai barang serta dapat memperoleh izin impor sementara. Izin tersebut dapat diperoleh dengan cara melampirkan beberapa dokumen karakteristik teknis barang, akta pendirian perusahaan dan lainnya yang diatur dalam peraturan ini. Artinya, kapal keruk Zheng He memenuhi klasifikasi sebagai objek barang impor sementara sesuai dengan hukum nasional Meksiko.

Berdasarkan ketentuan diatas, kapal keruk Zheng He dianggap sebagai objek pabean dan dikenakan denda lebih dari 1,6 miliar Peso Meksiko (sekitar 96 juta dolar AS).<sup>17</sup> Luksemburg memandang tindakan Meksiko bertentangan dengan UNCLOS 1982. Dalam *Request for Provisional Measures* di ITLOS, Luksemburg mengutip Pasal 300 UNCLOS untuk menegaskan bahwa Meksiko telah bertindak tidak dengan itikad baik dalam pelaksanaan yurisdiksinya.<sup>18</sup> Kemudian dalam *Brief note in response to the Tribunal's question*, Luksemburg

---

<sup>17</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, 2024, “*Request For the Prescription of Provisional Measures Submitted by the Grand Duchy of Luxembourg Under Article 290(1) of the United Nations Convention on the Law of the Sea*”, Request for Provisional Measures of Luxembourg.

<sup>18</sup> *Ibid.*



menyatakan bahwa rencana impor sementara yang disampaikan oleh agen lokal hanyalah tambahan bersyarat yang bergantung pada kontrak di Meksiko, dan karena kontrak itu tidak pernah ada, maka tidak ada niat untuk melanjutkan prosedur tersebut.<sup>19</sup>

Sebaliknya, Meksiko melalui *Statement in Response* berpendapat bahwa tindakannya sah dan sejalan dengan hukum internasional. Meksiko menekankan bahwa Pasal 21 dan 33 UNCLOS memberi kewenangan kepada negara pantai untuk membuat peraturan terkait bea cukai dan fiskal, termasuk terhadap kapal asing yang memasuki pelabuhan nasional. Menurut Meksiko, klasifikasi Zheng He sebagai objek impor sementara dan penjatuhan hukuman terhadap kapal Zheng He adalah implementasi sah dari kedaulatan fiskal dan kepabeanaan nasional Meksiko yang dilindungi hukum internasional.<sup>20</sup>

Pertentangan klaim antara Luksemburg yang menyatakan bahwa tindakan Meksiko menjatuhkan denda pajak yang terlalu tinggi dan penahanan terhadap kapal Zheng He merupakan sewenang-wenang dan diskriminasi sebagaimana Pasal 131 UNCLOS, dan Meksiko yang menyatakan tindakannya telah sesuai dengan hukum nasional negaranya sebagaimana Pasal 106 *Ley Aduanera*, Pasal 4.2.11 *Reglas Generalis de Comercio Exterior* dan Pasal 21 UNCLOS menimbulkan isu hukum mengenai sejauh mana kewenangan negara pantai dalam memberlakukan peraturan bea cukai dapat dibenarkan berdasarkan hukum internasional serta keselarasan konsep “impor sementara” dalam hukum nasional Meksiko dengan rezim hukum internasional.

---

<sup>19</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, 2024, “*Brief note in response to the Tribunal’s question*”, Response of Luxembourg.

<sup>20</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, 2024, “*Statement in Response of the United Mexican States to the Request For the Prescription of Provisional Measures of the Grand Duchy of Luxembourg*”, Statement in Response of Mexico.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka penelitian ini berjudul:  
“ANALISIS PENERAPAN PERATURAN NASIONAL MEKSIKO  
TERKAIT PELANGGARAN IMPOR SEMENTARA DI WILAYAH  
KEDAULATAN LAUT MEKSIKO BERDASARKAN HUKUM  
INTERNASIONAL (STUDI: *THE 'ZHENG HE' CASE (LUXEMBOURG V.  
MEXICO) 2024*)”

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan tersebut, maka dapat dirumuskan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan impor sementara menurut hukum internasional dan hukum nasional Meksiko?
2. Bagaimana penerapan peraturan nasional Meksiko terkait pelanggaran ketentuan impor sementara di wilayah kedaulatan Meksiko berdasarkan hukum internasional pada *the 'zheng he' case (luxembourg v. mexico)*?

#### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini berupa:

1. Mengetahui dan menganalisis pengaturan impor sementara menurut hukum internasional dan hukum nasional Meksiko.
2. Mengetahui dan menganalisis penerapan peraturan nasional Meksiko terkait pelanggaran ketentuan impor sementara di wilayah kedaulatan Meksiko berdasarkan hukum internasional pada *the 'zheng he' case (luxembourg v. mexico)*.

#### D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan yang telah dijabarkan diatas, maka harapannya penelitian ini akan mempunyai manfaat diantaranya:

##### 1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum internasional, hukum laut, dan hukum kepabeaian internasional. Secara teoritis, penelitian ini memperkaya kajian mengenai konsep impor sementara serta hubungan antara kedaulatan negara pantai, yurisdiksi bea cukai, dan rezim hukum internasional dalam konteks kasus konkret *The Zheng He Case (Luxembourg v. Mexico)* 2024.

##### 2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Peneliti, Penelitian ini bermanfaat untuk meningkatkan pemahaman peneliti mengenai implementasi hukum internasional dalam praktik penegakan hukum nasional, khususnya terkait rezim impor sementara. Penelitian ini juga menjadi sarana untuk mengasah kemampuan analitis peneliti dalam menilai kesesuaian regulasi nasional terhadap standar hukum internasional serta mengembangkan kemampuan berpikir kritis dalam mengkaji suatu kasus internasional secara komprehensif.
- b. Bagi Pemerintah, Hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi pemerintah, khususnya kementerian/lembaga terkait kelautan, perdagangan, dan bea cukai, dalam merumuskan kebijakan nasional yang sejalan dengan kewajiban internasional di bawah hukum internasional. Dengan demikian, penelitian ini dapat membantu

pemerintah mengantisipasi potensi sengketa serupa di masa depan dan memperkuat posisi Indonesia dalam forum internasional.

- c. Bagi Universitas Andalas, Bagi Universitas Andalas, penelitian ini memperkaya khazanah akademik serta menambah referensi penelitian di bidang hukum internasional, khususnya yang berkaitan dengan yurisdiksi, perdagangan internasional, dan kepabeanaan. Penelitian ini juga dapat menjadi bahan ajar dan diskusi akademik bagi sivitas akademika, terutama bagi mahasiswa yang tertarik pada isu hukum laut dan penyelesaian sengketa internasional.

## **E. Metode Penelitian**

### **1. Tipologi Penelitian**

Menjawab pertanyaan pada rumusan masalah diatas, maka penulis dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif. Penelitian ini menitikberatkan pada mengkaji penerapan kaidah atau hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan maupun perjanjian internasional. Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum teoritis karena tidak mengkaji pelaksanaan atau implementasi hukum.<sup>21</sup> Secara garis besar penelitian hukum normatif bertujuan untuk menganalisis azas-azas hukum, meneliti sistematika hukum, meneliti sinkronisasi hukum, membangun pengetahuan umum mengenai hukum positif dengan membandingkan sistem hukum di suatu negara dengan sistem hukum di negara lainnya, dan terakhir meneliti perkembangan hukum positif.<sup>22</sup> Pada

---

<sup>21</sup> Abdul Kadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 52.

<sup>22</sup> Iman Jalaludin Rifa'I, *Et. Al.*, 2023, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT Sada Kurnia Pustaka, Banten, hlm. 8.



tulisan karya ilmiah ini, penulis akan melihat dan mengkaji terhadap asas hukum dengan norma dan kaidah hukum yang berlaku.

## 2. Pendekatan Penelitian

Pada penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode pendekatan, yaitu:

### a. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)

Pendekatan perundang-undangan merupakan pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi karena yang diteliti adalah berbagai aturan hukum yang menjadi fokus sekaligus tema sentral dalam penelitian ini.<sup>23</sup> Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah peraturan perundang-undangan atau regulasi yang berkaitan dengan impor sementara dan yurisdiksi negara pantai.

### b. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Pendekatan konseptual merupakan pendekatan yang beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum, guna menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian, konsep, dan asas hukum yang relevan, sebagai sandaran dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu hukum yang dihadapi.<sup>24</sup> Konsep yang dibahas pada tulisan mengenai hak lintas damai, perlakuan tidak diskriminasi dan hak kedaulatan.

### c. Pendekatan Kasus (*Case Approach*)

Pendekatan kasus dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan masalah yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan, baik yang telah mempunyai

---

<sup>23</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2001, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Penerbit PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 13.

<sup>24</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2013, *Penelitian Hukum (edisi Revisi)*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, hlm. 135-136.

kekuatan hukum tetap maupun yang masih berlangsung. Objek kajian pokok dalam pendekatan kasus adalah *ratio decidendi* atau *reasoning*, yaitu pertimbangan pengadilan untuk sampai pada suatu putusan. Baik untuk keperluan praktik maupun untuk kajian akademis, *ratio decidendi* atau *reasoning* tersebut merupakan referensi bagi penyusunan argumentasi dalam pemecahan isu hukum.<sup>25</sup> Kasus pada penelitian ini adalah “*Zheng He Case*” yang diadili pada *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS).

### 3. Jenis Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan bahan hukum sebagai berikut:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum utama yang mengikat karena dikeluarkan oleh lembaga negara atau pemerintah serta kesepakatan antar negara. Dapat berbentuk peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, dan perjanjian internasional. Bahan hukum primer ini terdiri dari :
  - 1) Konvensi tentang Masuk Sementara/*Istanbul Convention 1990 Convention on Temporary Admission*
  - 2) Konvensi PBB tentang Hukum Laut/*United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982*
  - 3) Permohonan Penetapan Tindakan Sementara yang Diajukan oleh Grand Duchy of Luxembourg Berdasarkan Pasal 290(1) Konvensi PBB tentang Hukum Laut 2024/*Request For the Prescription of Provisional Measures Submitted by the Grand Duchy of*

---

<sup>25</sup> M. Syamsudin, 2007, *Operasionalisasi Penelitian Hukum*, Raja Grafindi Persada, Jakarta, hlm. 58.

*Luxembourg Under Article 290(1) of the United Nations Convention on the Law of the Sea 2024*

4) Pernyataan Tanggapan Negara Meksiko Bersatu terhadap Permohonan Penetapan Tindakan Sementara dari Grand Duchy of Luxembourg 2024/*Statement in Response of the United Mexican States to the Request For the Prescription of Provisional Measures of the Grand Duchy of Luxembourg 2024*

5) Tanggapan Meksiko terhadap pertanyaan yang diajukan oleh Presiden Mahkamah 2024/*Response by Mexico to the question posed by the President of the Tribunal 2024*

6) Catatan singkat sebagai tanggapan atas pertanyaan Tribunal tahun 2024/*Brief note in response to the Tribunal's question 2024*

7) Undang-Undang Pabean Meksiko/*Ley Aduanera Mexico Última reforma publicada DOF 12-11-2021*

8) Peraturan Undang-Undang Kepabeanan/*Reglamento De La Ley Aduanera Mexico Nuevo Reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de abril de 2015*

9) Aturan Umum Perdagangan Luar Negeri/*Reglas Generales De Comercio Exterior Para 2025*

10) Kode Pajak Federasi/*Código Fiscal De La Federación Mexico Última reforma publicada DOF 12-11-2021*

b. Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap hukum primer antara lain karya dari kalangan hukum, teori-teori dan pendapat para ahli, bahan pustaka atau literatur

yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, dan sumber dari internet.<sup>26</sup>

- c. Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder,<sup>27</sup> antara lain : Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, *Black's Law Dictionary* yang membantu dalam menerjemahkan istilah-istilah dalam penulisan.

#### 4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah *library research* atau dikenal juga dengan istilah studi kepustakaan dengan mencari dan mengkaji berbagai sumber hukum yang dibutuhkan.<sup>28</sup> Abdulkadir Muhammad dalam bukunya *Hukum dan Penulisan Hukum* beliau mendefinisikan studi kepustakaan sebagai pengkajian informasi tertulis mengenai hukum yang berasal dari berbagai sumber dan publikasi secara luas serta dibutuhkan dalam penulisan hukum normatif.<sup>29</sup> Sumber tersebut dapat berupa peraturan perundang-undangan, buku, jurnal, berita internet selama terkait dengan topik pembahasan dalam penelitian ini.

#### 5. Teknik Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum

Untuk menganalisis data dan menarik kesimpulan dari hasil penelitian, bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier dianalisis dengan beberapa teknik, yaitu:

---

<sup>26</sup> Soerjono Soekanto, 2007, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, hlm 12.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Zainuddin Ali, 2010, *Metode Penulisan Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 225.

<sup>29</sup> Abdulkadir Muhammad, 2004, *Op. cit*, hlm. 81.



- a. Teknik Deskriptif, yaitu teknik yang digunakan penulis untuk memaparkan apa adanya tentang suatu peristiwa hukum atau kondisi hukum.<sup>30</sup>
- b. Teknik Evaluasi, yaitu teknik yang digunakan untuk mengevaluasi hasil atau kesimpulan yang didapat dari teknik deskripsi yang sudah dilakukan sebelumnya, untuk menentukan sikap peneliti atas deskripsi yang ada.<sup>31</sup>
- c. Teknik Argumentatif, yaitu teknik untuk memberikan masukan dan/atau pandangan penulis setelah mendapatkan evaluasi dari teknik deskripsi.<sup>32</sup> Teknik ini digunakan untuk menjawab permasalahan yang diteliti oleh penulis.



---

<sup>30</sup> I Made Pasek Diantha, 2016, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Prenada Media Group, Jakarta, hlm. 152.

<sup>31</sup> *Ibid.* hlm. 153.

<sup>32</sup> *Ibid.* hlm. 154.