



Konflik Timur Tengah dan Ancaman terhadap Kebebasan Navigasi Internasional: Analisis Hukum atas Gangguan Jalur Pelayaran Laut Merah Menurut UNCLOS 1982

**Evajeli Ayu Medistamara¹, Vinda Anisya Ramadhani¹, Yusuf
fauzan¹, Imam Wahyu ahsani¹, Tesalonika Regina Stalon¹, Siska
Diana Sari¹**

¹ Universitas PGRI Madiun, evajeli_2306101061@mhs.unipma.ac.id

Abstrak

Konflik di wilayah Timur Tengah telah berdampak besar pada keamanan jalur laut internasional, terutama di Laut Merah yang merupakan salah satu jalur perdagangan penting di dunia. Kondisi tersebut membahayakan prinsip bebas navigasi yang dijamin dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 dan memengaruhi kelancaran perdagangan internasional. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana prinsip freedom of navigation dalam UNCLOS 1982 diterapkan terhadap jalur pelayaran internasional di Laut Merah, mengevaluasi dampak gangguan jalur pelayaran terhadap keamanan perdagangan internasional, serta menelaah pengaruh konflik di Timur Tengah terhadap negara-negara yang memanfaatkan Laut Merah sebagai jalur perdagangan. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan menganalisis perundang-undangan dan juga mendekati konsep secara konseptual. Bahan hukum yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier, yang dianalisis secara kualitatif dengan cara melihat referensi buku dan sumber tulisan. Penelitian menunjukkan bahwa UNCLOS 1982 sudah menetapkan prinsip kebebasan navigasi melalui aturan tentang kebebasan berlayar di laut terbuka, hak untuk melintasi secara damai, serta hak melintasi sebagai transit di selat yang digunakan untuk perdagangan internasional. Namun, adanya konflik bersenjata di Laut Merah telah menghalangi penerapan prinsip tersebut, sehingga mengganggu keamanan kapal-kapal yang berlayar internasional. Gangguan ini menyebabkan peningkatan biaya logistik, gangguan pada rantai pasok global, naiknya biaya asuransi kapal, dan keterlambatan dalam pengiriman barang yang berdampak pada stabilitas perdagangan internasional. Selain itu, negara-negara yang menggunakan jalur Laut Merah, termasuk negara-negara yang bergantung pada ekspor dan impor, juga mengalami dampak terhadap perekonomian karena kenaikan biaya transportasi dan ketidakpastian dalam mendistribusikan barang. Oleh sebab itu, diperlukan kerja sama yang lebih baik antara negara-negara yang menggunakan jalur pelayaran, organisasi internasional, dan negara-negara pesisir agar dapat memastikan prinsip navigasi bebas berjalan sesuai ketentuan UNCLOS 1982 dan menjaga

keamanan serta kelancaran perdagangan internasional.

Kata kunci: Hukum Laut Internasional; UNCLOS 1982; *Freedom of Navigation*; Laut Merah; Perdagangan Internasional; Konflik Timur Tengah.

Abstract

The conflict in the Middle East has had a significant impact on the security of international sea lanes, particularly in the Red Sea, a vital trade route. This situation jeopardizes the principle of freedom of navigation guaranteed in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and impacts the smooth flow of international trade. This study aims to analyze how the principle of freedom of navigation in UNCLOS 1982 is applied to international shipping lanes in the Red Sea, evaluate the impact of shipping lane disruptions on international trade security, and examine the influence of the conflict in the Middle East on countries that utilize the Red Sea as a trade route. This study uses normative legal methods by analyzing legislation and also approaching the concept conceptually. The legal materials used consist of primary, secondary, and tertiary legal materials, which are analyzed qualitatively by reviewing book references and written sources. The study shows that UNCLOS 1982 has established the principle of freedom of navigation through rules on freedom of navigation on the open sea, the right of innocent passage, and the right of passage as transit in straits used for international trade. However, the existence of armed conflict in the Red Sea has hampered the implementation of this principle, thus disrupting the security of ships sailing internationally. This disruption has led to increased logistics costs, disruptions to the global supply chain, increased ship insurance costs, and delays in the delivery of goods, impacting the stability of international trade. Furthermore, countries using the Red Sea, including those dependent on exports and imports, have also experienced economic impacts due to increased transportation costs and uncertainty in distributing goods. Therefore, greater cooperation is needed between countries using shipping routes, international organizations, and coastal states to ensure the principle of free navigation is implemented in accordance with UNCLOS 1982 and to maintain the security and smooth flow of international trade.

Keywords: International Law of the Sea; UNCLOS 1982; *Freedom of Navigation*; Red Sea; International Trade; Middle East Conflict.

I. Pendahuluan

Laut memiliki peran vital sebagai penghubung antarnegara dalam aktivitas perdagangan internasional. Sebagian besar kegiatan ekspor dan impor dunia memanfaatkan jalur laut karena dinilai paling efektif untuk mengangkut barang dalam jumlah besar.(Basri, 2021) Salah satu rute pelayaran yang sangat strategis adalah Laut Merah, yang menghubungkan Samudra Hindia dan Laut Mediterania melalui Terusan Suez(Smith et al., 2023). Jalur ini menjadi lintasan penting bagi kapal-kapal niaga yang bergerak dari Asia menuju Eropa maupun sebaliknya. Karena itu, keamanan di Laut Merah sangat menentukan kelancaran perdagangan global serta stabilitas perekonomian dunia.Dalam beberapa waktu terakhir, kawasan Timur Tengah kembali dilanda ketegangan yang berdampak langsung terhadap keamanan pelayaran di Laut Merah.

Serangan terhadap kapal-kapal dagang yang melintas di wilayah tersebut menimbulkan kekhawatiran di tingkat internasional.(Junawan, 2021) Akibatnya, banyak perusahaan pelayaran memilih mengalihkan rute perjalanan mereka dengan menjauhi Laut Merah dan melewati Tanjung Harapan di Afrika Selatan, meskipun jalur tersebut lebih panjang. Pengalihan rute ini menyebabkan waktu tempuh menjadi lebih lama, biaya operasional meningkat, premi asuransi kapal naik, dan distribusi barang ke berbagai negara terganggu.(Basri, 2021) Gangguan terhadap jalur pelayaran di Laut Merah juga menimbulkan persoalan dalam hukum internasional, khususnya terkait jaminan kebebasan bernavigasi (*freedom of navigation*).

Dalam hukum laut internasional, prinsip ini memberikan hak kepada setiap kapal untuk berlayar secara aman sesuai ketentuan yang berlaku. Prinsip tersebut diatur dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 sebagai dasar utama pengaturan hak dan kewajiban negara di wilayah laut(ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2025). UNCLOS 1982 menegaskan bahwa setiap negara wajib menghormati hak pelayaran internasional dan menjaga keamanan jalur yang digunakan oleh masyarakat internasional(Dikaio, 2024). Jika kebebasan bernavigasi terganggu akibat konflik bersenjata atau ancaman keamanan lainnya, dampaknya tidak hanya dirasakan oleh negara yang sedang berkonflik, tetapi juga oleh negara-negara pengguna jalur tersebut. Negara yang bergantung pada perdagangan internasional dapat mengalami keterlambatan pengiriman barang, peningkatan biaya logistik, hingga terganggunya rantai pasok global.

Kondisi ini pada akhirnya dapat mendorong kenaikan harga berbagai komoditas dan memengaruhi stabilitas ekonomi, baik di tingkat nasional maupun internasional. Dengan demikian, keamanan jalur pelayaran internasional bukan hanya kepentingan satu negara, melainkan kepentingan bersama masyarakat dunia. Dari sudut pandang hukum laut internasional, kondisi di Laut Merah menimbulkan pertanyaan mengenai sejauh mana UNCLOS 1982 mampu menjamin perlindungan terhadap kebebasan bernavigasi di tengah situasi konflik bersenjata(UN DESA, 2024). Selain itu, perlu dikaji pula tanggung jawab negara-negara yang terlibat konflik maupun negara lain dalam menjaga keamanan jalur pelayaran internasional berdasarkan prinsip hukum internasional(Podrecca et al., 2022).

Kajian ini penting karena kebebasan bernavigasi merupakan unsur utama dalam mendukung kelancaran perdagangan internasional serta menjaga stabilitas hubungan antarnegara.

Rumusan masalah:

1. Bagaimana pengaturan prinsip *freedom of navigation* dalam UNCLOS 1982 terhadap jalur pelayaran internasional di Laut Merah?
2. Bagaimana gangguan terhadap jalur pelayaran di Laut Merah memengaruhi keamanan perdagangan internasional?
3. Apa dampak konflik Timur Tengah terhadap negara-negara yang menggunakan Laut Merah sebagai jalur perdagangan internasional?

Berdasarkan uraian tersebut, artikel ini bertujuan untuk menganalisis gangguan terhadap jalur pelayaran di Laut Merah akibat konflik di Timur Tengah dengan menggunakan perspektif hukum laut internasional berdasarkan UNCLOS 1982. Pembahasan difokuskan pada penerapan prinsip *freedom of navigation*, pengaruhnya terhadap keamanan perdagangan internasional, serta dampaknya bagi negara-negara yang menggunakan jalur pelayaran tersebut. Melalui pembahasan ini diharapkan diperoleh pemahaman mengenai pentingnya penegakan hukum laut internasional dalam menjaga keamanan, ketertiban, dan kelangsungan perdagangan dunia di tengah dinamika konflik regional.

II. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (*normative legal research*), yaitu penelitian yang mengkaji permasalahan berdasarkan norma-norma hukum yang berlaku, asas hukum, doktrin, serta peraturan perundang-undangan dan instrumen hukum internasional yang berkaitan dengan objek penelitian. Metode ini dipilih karena penelitian berfokus pada analisis ketentuan hukum internasional mengenai kebebasan navigasi (*freedom of navigation*) di Laut Merah berdasarkan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 serta penerapannya terhadap konflik yang terjadi di kawasan Timur Tengah (Johnson, 2025).

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah ketentuan dalam UNCLOS 1982, khususnya ketentuan mengenai kebebasan pelayaran internasional (Smith et al., 2023), hak lintas damai, serta rezim selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Sementara itu, pendekatan konseptual digunakan untuk memahami konsep *freedom of navigation*, keamanan maritim, serta tanggung jawab negara dalam menjaga keamanan jalur pelayaran internasional berdasarkan teori dan doktrin hukum laut internasional (Dikaio, 2024).

Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer meliputi United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 beserta ketentuan hukum internasional lain yang berkaitan dengan keamanan pelayaran. Bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, artikel, laporan organisasi internasional seperti International Maritime Organization (IMO) dan United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), serta hasil penelitian yang membahas kebebasan navigasi dan keamanan perdagangan internasional. Bahan hukum tersier meliputi kamus hukum, ensiklopedia, dan sumber ilmiah lain yang mendukung penelitian (Johnson, 2025).

Teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan dengan mengumpulkan berbagai peraturan, konvensi internasional, buku, jurnal, dan dokumen resmi yang relevan dengan topik penelitian. Selanjutnya, seluruh bahan hukum dianalisis

menggunakan analisis kualitatif, yaitu dengan menguraikan, menghubungkan, dan menafsirkan ketentuan hukum yang berlaku untuk menjawab permasalahan mengenai gangguan jalur pelayaran Laut Merah terhadap kebebasan navigasi internasional serta dampaknya terhadap keamanan perdagangan internasional dan negara-negara pengguna jalur laut (Sorooshian, 2024).

III. Pembahasan

Konflik yang berlangsung di kawasan Timur Tengah—terutama yang berdampak pada keselamatan pelayaran di perairan Laut Merah—memunculkan kompleksitas dalam ranah hukum internasional. Sebagai koridor maritim strategis yang menghubungkan Asia, Afrika, dan Eropa melalui Terusan Suez dan Selat Bab el-Mandeb, Laut Merah memegang peran sentral dalam memfasilitasi arus barang internasional. Karena posisinya yang krusial tersebut, gangguan keamanan di wilayah ini tidak hanya menyerang kepentingan negara-negara yang terlibat secara langsung, melainkan juga mengancam kepentingan kolektif komunitas internasional yang bergantung pada kelancaran rute laut tersebut. Oleh sebab itu, pembahasan berikut berfokus pada tiga ranah utama: aplikasi prinsip *freedom of navigation* menurut UNCLOS 1982; konsekuensi gangguan pelayaran terhadap keamanan perdagangan internasional; serta implikasi yang muncul bagi negara-negara pengguna rute Laut Merah.

1. Freedom of Navigation dalam UNCLOS 1982 dan Gangguan Jalur Pelayaran Laut Merah

Kebebasan navigasi (*freedom of navigation*) merupakan prinsip sentral dalam hukum laut internasional yang menjamin hak setiap negara untuk melakukan pelayaran secara bebas sepanjang tunduk pada ketentuan hukum internasional. Prinsip ini dimaksudkan agar laut tetap dapat dipergunakan sebagai medium komunikasi dan perdagangan antarnegara tanpa hambatan yang bertentangan dengan norma-norma internasional. Dalam konteks Laut Merah, prinsip tersebut menjadi sangat krusial karena kawasan ini merupakan bagian dari koridor pelayaran internasional yang menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut Mediterania melalui Terusan Suez (Podrecca et al., 2022). UNCLOS 1982 merumuskan kebebasan navigasi melalui beberapa ketentuan penting. Pasal 87 menegaskan kebebasan berlayar di laut lepas (*freedom of the high seas*), sedangkan Pasal 17 mengakui hak lintas damai (*innocent passage*) bagi kapal asing di perairan teritorial negara pantai. Selain itu, Pasal 38 mengatur hak lintas transit (*transit passage*) pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (Smith et al., 2023).

Ketentuan-ketentuan ini menegaskan bahwa baik kapal komersial maupun kapal negara berhak melintasi jalur pelayaran internasional selama kegiatan pelayaran tersebut mematuhi hukum internasional dan tidak membahayakan keamanan negara pantai. Pelaksanaan kebebasan navigasi bukanlah kebebasan tanpa batas. Negara pantai tetap berwenang mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menjaga keamanan wilayahnya, sepanjang langkah tersebut tidak meniadakan hak pelayaran internasional yang dijamin UNCLOS 1982.

Oleh karena itu, tindakan bersenjata atau ancaman yang menempatkan kapal dagang dalam bahaya di perairan seperti Laut Merah dapat dianggap bertentangan dengan tujuan konvensi, yakni menjamin penggunaan laut yang aman, tertib, dan damai (Podrecca et al., 2022). Dinamika di lapangan menunjukkan bahwa upaya menjaga kebebasan navigasi juga memerlukan peran serta organisasi maritim internasional.

International Maritime Organization (IMO) secara berkelanjutan mendorong negara-negara anggota untuk memperkuat kerja sama guna menjamin keselamatan pelayaran dan melindungi kapal sipil yang melintas kawasan berisiko. Oleh karena itu, efektivitas prinsip *freedom of navigation* bergantung tidak hanya pada ketentuan UNCLOS 1982, tetapi juga pada komitmen kolektif negara dan mekanisme operasional yang diinisiasi melalui forum-forum internasional (Basri, 2021) (Dikaio, 2024).

2. Dampak Gangguan Laut Merah terhadap Keamanan Perdagangan Internasional

Laut Merah adalah salah satu rute perdagangan internasional yang memiliki nilai ekonomi sangat besar. Jalur ini adalah rute utama bagi kapal-kapal yang membawa minyak, gas alam, bahan baku industri, barang hasil manufaktur, serta berbagai kebutuhan pokok dari Asia ke Eropa atau sebaliknya. Karena itu, keamanan jalur pelayaran di Laut Merah sangat berpengaruh terhadap lancarnya perdagangan internasional (UN DESA, 2024), konflik di wilayah Timur Tengah berdampak pada meningkatnya ancaman terhadap kapal-kapal dagang yang melewati Laut Merah. Beberapa perusahaan kapal penyeberangan internasional memutuskan untuk mengubah jalur perjalanan mereka melalui Tanjung Harapan di Afrika Selatan agar bisa mengurangi risiko masalah keamanan.

Meskipun jalur baru lebih aman, perubahan tersebut membuat waktu tempuh kapal bertambah sekitar satu hingga dua minggu, sehingga menyebabkan kenaikan biaya bahan bakar, biaya operasional kapal, serta premi asuransi yang cukup besar. Kondisi tersebut akhirnya menyebabkan kenaikan biaya logistik internasional (World Bank, 2021). Gangguan pada jalur pelayaran juga membuat rantai pasok global menjadi tidak berjalan lancar. Keterlambatan dalam pengiriman barang bisa menyebabkan kehabisan bahan baku untuk industri dan harga berbagai barang di pasar internasional menjadi lebih mahal.

Negara-negara yang membeli energi atau bahan makanan dari luar negeri akan mengalami dampak yang lebih besar karena proses pengiriman menjadi lebih lama dan biayanya lebih tinggi. Keadaan tersebut menunjukkan bahwa keamanan dalam pelayaran internasional tidak hanya berkaitan dengan hal-hal berhubungan hukum, tetapi juga memengaruhi kestabilan perekonomian dunia (Ifield & Yang, 2022). Dari sudut pandang hukum internasional, gangguan pada perdagangan internasional karena konflik di Laut Merah menunjukkan betapa pentingnya kerja sama antar negara dalam menjaga keamanan jalur laut. UNCLOS 1982 memberikan dasar hukum tentang kebebasan navigasi, namun untuk mewujudkan hal tersebut diperlukan kerja sama dengan organisasi internasional seperti IMO dan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), agar perdagangan global

dapat berlangsung dengan aman dan lancar(UN DESA, 2024).

3. Dampak Gangguan Jalur Laut Merah terhadap Negara-Negara Pengguna Jalur Laut

Konflik di kawasan Timur Tengah berdampak besar terhadap negara-negara yang mengandalkan Laut Merah sebagai jalur perdagangan internasional. Dampak tersebut tidak hanya dirasakan oleh negara-negara yang dekat dengan area konflik, tetapi juga oleh negara-negara di Asia, Eropa, dan Afrika yang menggunakan jalur tersebut untuk melakukan kegiatan ekspor dan impor(World Bank, 2021). Bagi negara-negara yang mengimpor energi, seperti beberapa negara di Eropa dan Asia, gangguan pada jalur Laut Merah menyebabkan biaya impor minyak dan gas meningkat karena kapal harus mengambil rute yang lebih jauh.

Di sisi lain, negara-negara yang mengirimkan barang juga mengalami kerugian karena pengiriman terlambat dan biaya pengiriman meningkat. Kondisi tersebut bisa membuat produk Indonesia kurang kompetitif di pasar internasional(UN DESA, 2024). Indonesia sebagai negara yang memiliki laut juga bisa mengalami dampak dari konflik itu. Meskipun tidak berada di kawasan Laut Merah, Indonesia tetap terlibat dalam sistem perdagangan internasional yang mengandalkan jalur tersebut untuk mengirimkan barang ke wilayah Eropa dan Timur Tengah. Kenaikan harga pengangkutan laut dapat memengaruhi harga barang yang diimpor serta biaya ekspor dari Indonesia, sehingga berdampak pada stabilitas perdagangan internasional(Junawan, 2021)(World Bank, 2021).

Selain mengganggu perekonomian, konflik di Laut Merah juga mendorong negara-negara yang menggunakan jalur pelayaran untuk meningkatkan kerja sama dalam menjaga keamanan laut. Kerja sama tersebut mencakup pertukaran informasi, pengawasan terhadap kapal dagang, peningkatan patroli di laut, dan kerja sama melalui organisasi internasional. Langkah ini bertujuan untuk memastikan bahwa kebebasan berlayar tetap terjaga sesuai dengan prinsip-prinsip yang tertulis dalam UNCLOS 1982, sehingga perdagangan internasional dapat berjalan dengan aman dan berkelanjutan(Smith et al., 2023)(Dikaio, 2024).

IV. Simpulan dan Saran

Simpulan

UNCLOS 1982 pada dasarnya telah menetapkan jaminan hukum yang tegas bagi kebebasan navigasi internasional melalui aturan kebebasan berlayar di laut lepas (Pasal 87), hak lintas damai di perairan teritorial (Pasal 17), serta hak lintas transit di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (Pasal 38). Namun, maraknya aksi bersenjata dan serangan terhadap kapal-kapal komersial di kawasan Laut Merah serta Selat Bab el-Mandeb memperlihatkan adanya tantangan besar dalam implementasi norma-norma tersebut di lapangan. Tindakan yang membahayakan kapal sipil pada hakikatnya bertentangan dengan prinsip dasar UNCLOS 1982 yang mengamanatkan pemanfaatan laut secara damai, aman, dan tertib.

Gangguan keamanan di Laut Merah berdampak langsung terhadap stabilitas perdagangan global. Keputusan sejumlah perusahaan pelayaran internasional untuk mengalihkan rute perjalanan mengitari Tanjung Harapan di Afrika Selatan menimbulkan efek berantai (*domino effect*), seperti melonjaknya biaya bahan bakar dan operasional, peningkatan premi asuransi maritim, keterlambatan pengiriman barang, hingga terganggunya rantai pasok global. Kondisi ini membuktikan bahwa jaminan kebebasan navigasi bukan sebatas persoalan hukum maritim semata, melainkan fondasi utama yang menentukan kestabilan ekonomi dan arus logistik dunia.

Ancaman pelayaran di Laut Merah memberikan tekanan ekonomi yang signifikan bagi negara-negara pengguna jalur strategis tersebut, baik di kawasan Asia, Eropa, maupun Afrika. Bagi Indonesia, meskipun terletak jauh dari lokasi konflik, volatilitas logistik di koridor Asia-Eropa ini tetap membawa dampak seperti potensi kenaikan biaya angkut laut (*freight rate*), penyesuaian harga barang impor untuk kebutuhan industri, serta ancaman terhadap daya saing produk ekspor nasional. Fenomena ini menegaskan pentingnya keterlibatan bersama dalam memperkuat keamanan maritim internasional.

Saran:

1. Bagi para negara pengguna jalur pelayaran, negara pesisir, serta organisasi internasional seperti International Maritime Organization (IMO) dan PBB perlu menguatkan koordinasi dan diplomasi maritim. Langkah efektif dapat diwujudkan melalui pembentukan mekanisme pengamanan kolektif, pertukaran informasi intelijen maritim, serta penetapan koridor pelayaran aman (*safe shipping lanes*) untuk melindungi kapal-kapal dagang sipil dari ancaman bersenjata tanpa mengabaikan kedaulatan negara pantai.
2. Para pelaku industri pelayaran dan perdagangan internasional disarankan untuk memperkuat sistem mitigasi risiko operasional. Hal ini mencakup pemanfaatan teknologi pemantauan posisi kapal secara akurat (*real-time tracking*), pembaruan analisis ancaman keamanan secara berkala, serta fleksibilitas dalam merencanakan rute alternatif guna meminimalkan kerugian finansial akibat ketidakpastian situasi di perairan berisiko.
3. Pemerintah Indonesia melalui keterpaduan peran Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Perdagangan perlu merumuskan langkah antisipatif untuk meredam dampak lonjakan biaya logistik global terhadap pasar domestik. Selain itu, Indonesia dapat mengambil peran aktif dalam forum-forum diplomasi internasional untuk menyuarakan pentingnya penghormatan terhadap hukum laut internasional (UNCLOS 1982) demi terjaminnya stabilitas perdagangan dan perekonomian dunia.

V. Ucapan Terima Kasih

Dengan penuh rasa Puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan karya tulis ilmiah ini. Penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan dalam proses penelitian ini. Terima Kasih

kepada Pembimbing Pertama-tama, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pembimbing, Dr. Siska Diana Sari S.H., M.H. yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan motivasi selama proses penelitian ini. Keahlian dan wawasan yang diberikan sangat berharga bagi penulis.

Ucapan terima kasih juga ditujukan kepada Fakultas Hukum di Universitas PGRI Madiun yang telah menyediakan fasilitas dan sumber daya yang diperlukan untuk mendukung penelitian ini. Lingkungan akademik yang kondusif sangat membantu penulis dalam mencapai tujuan penelitian. Terakhir, penulis ingin mengucapkan terima kasih teman-teman yang selalu memberikan bantuan, dukungan moral dan semangat. Kehadiran Anda semua menjadi sumber inspirasi bagi penulis untuk terus berkarya. Semoga segala bantuan dan dukungan ini mendapatkan balasan yang setimpal, Terima kasih.

Daftar Pustaka

- Basri, H. (2021). Pengelolaan, Pengawasan Kawasan Pesisir dan Laut di Indonesia. *REUSAM: Jurnal Ilmu Hukum*. <https://doi.org/10.29103/reusam.v8i2.3713>
- Dikaio, G. (2024). Policy Framing Through Policy Branding: International Maritime Organization, Climate Change, and Twitter/X. *Media and Communication*. <https://doi.org/10.17645/mac.7924>
- Ifield, J. D., & Yang, C. H. (2022). Arranged Marriages in Multilateral Partnerships—Investigating Sustainable Human Development Financing of Belize in the World Bank Group: A Brand Relationship Theory Approach. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*. <https://doi.org/10.3390/joitmc8040197>
- Johnson, C. (2025). United Nations Convention on the Law of the Sea. In *Elgar Concise Encyclopedia of Polar Law*. <https://doi.org/10.4337/9781035300112.00146>
- Junawan. (2021). Perlindungan Hukum terhadap Nelayan Indonesia. *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. (2025). UNITED NATIONS - 2025. *Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 6: Água Potável e Saneamento*.
- Podrecca, M., Sartor, M., & Nassimbeni, G. (2022). United Nations Global Compact: Where are we going? *Social Responsibility Journal*. <https://doi.org/10.1108/SRJ-06-2020-0261>
- Smith, C. J., Verdura, J., Papadopoulou, N., Frascchetti, S., Cebrian, E., Fabbri, E., Monserrat, M., Drake, M., Bianchelli, S., Danovaro, R., Malak, D. A., Ballesteros, E., Benjumea Tesouro, T., Boissery, P., D'Ambrosio, P., Galobart, C., Javel, F., Laurent, D., Orfanidis, S., & Mangialajo, L. (2023). A decision-support framework for the restoration of *Cystoseira* sensu lato forests. In *Frontiers in Marine Science*. <https://doi.org/10.3389/fmars.2023.1159262>
- Sorooshian, S. (2024). The sustainable development goals of the United Nations: A comparative midterm research review. *Journal of Cleaner Production*. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2024.142272>
- UN DESA. (2024). World Economic Situation and Prospects 2024. In *United Nations Department of Economic and Social Affairs*.
- World Bank. (2021). World Bank Group - International Development,

- {Poverty}, & {Sustainability}. In *World Bank*.
- Churchill, R. R., Lowe, A. V., & Sander, G. (2022). *The Law of the Sea* (4th ed.). Manchester University Press.
- International Maritime Organization. (2024). *Threats Made to Commercial Shipping in the Red Sea*. London: IMO.
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia. (2024). *Laporan Kinerja Perdagangan Luar Negeri Indonesia 2024*.
- OECD. (2024). *Global Supply Chains at Risk: Maritime Transport and Geopolitical Tensions*. Paris: OECD.
- Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea* (3rd ed.). Cambridge University Press.
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Montego Bay.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *Review of Maritime Transport 2024*. Geneva: UNCTAD.
- World Bank. (2024). *Global Economic Prospects 2024*. Washington, DC.
- United Nations. *Law of the Sea Publications*. [UN Law of the Sea Publications](#)
- <http://prosiding.unipma.ac.id/index.php/COLaS/article/view/2034%0Ahttp://prosiding.unipma.ac.id/index.php/COLaS/article/viewFile/2034/1635>
- Senoaji, Z. H., Setiyawan, A., & Sari, S. D. (2021). Protection Of Indigenous Peoples In The Perspective Of Human Rights In Indonesia: Realities, Problems And Solutions. *Activa Yuris: Jurnal Hukum*, 1(1), 1–8.
<https://doi.org/10.25273/ay.v1i1.10248>
<https://drive.google.com/drive/folders/1yul9qwcYufLhesCBaSfIY6nehs0Poa3S>

