

PENEGAKAN HUKUM KASUS PELANGGARAN HAK LINTAS DAMAI KAPAL TANKER IRAN DAN PANAMA DI INDONESIA

Dewi Syara Ramadhani^{1*}, Aswita², Moh. Zeinudin³

^{1,2,3}Universitas Wiraraja, Sumenep

*dewisyararamadhani@gmail.com

ABSTRAK

Kasus kapal pengangkut besar MT Freya dan MT Horse merupakan salah satu contoh pelanggaran hak lintas damai di perairan Indonesia. Pada tanggal 24 Januari 2021, Badan Keamanan Laut (Bakamla) saat memimpin pengawasan di sekitar Pulau Pejantan mendapati kedua kapal tersebut sedang melakukan kegiatan pemindahan muatan minyak mentah dari satu kapal ke kapal lainnya dalam kondisi berhenti di lautan, tepatnya di sekitar Pulau Pejantan, Kepulauan Riau. Permasalahan yang akan dibahas adalah bagaimana pedoman kebebasan memasuki wilayah perairan yang aman dalam UNCLOS 1982 dan bagaimana hak-hak bagi kepolisian yang aman bagi kapal pengangkut besar MT Freya dan MT Horse sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia. Teknik penelitian yang digunakan adalah metode penelitian hukum normatif yuridis dengan menggunakan pendekatan investigasi hukum dan kontekstual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertama, pedoman hak lintas damai dalam UNCLOS 1982 diatur dalam Bagian II, Bagian 3 yang terdiri dari Pasal 17 – 32. Kedua, Majelis Hakim menjatuhkan pidana penahanan terhadap kapal MT Freya dan MT Horse selama 1 tahun, namun hukuman tersebut tidak perlu dilakukan dengan memaksakan waktu penilaian selama 2 tahun.

Kata kunci : Penegakan Hukum, hak Lintas Damai, kasus Kapal Tanker MT Horse dan MT Freya.

ABSTRACT

The case of the large transport vessels MT Freya and MT Horse is one example of a violation of the right of peaceful passage in Indonesian waters. On January 24, 2021, the Marine Security Agency (Bakamla) while leading surveillance around Pejantan Island found that the two ships were carrying out activities to transfer crude oil cargo from one ship to another in a stopped condition at sea, precisely around Pejantan Island, Riau Islands. The problem to be discussed is how the guidelines for freedom to enter safe waters in UNCLOS 1982 and how the rights of the safe police section for large transport vessels MT Freya and MT Horse are in accordance with applicable regulations in Indonesia. The research technique used is a juridical normative legal research method using a legal and contextual investigation approach. The results of the study show that first, the guidelines for the right of peaceful passage in UNCLOS 1982 are regulated in Part II, Section 3 which consists of Article 17 – 32. Second, the panel of judges imposed a detention sentence on the MT Freya and MT Horse for 1 year, but the sentence was not necessary by imposing an assessment time of 2 years.

Keywords : Law Enforcement, The Right of Innocent Passage, MT Horse and MT Freya Tanker Cases.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara maritim yang memiliki luas perairan mencapai 3,25 juta km² dan terdiri lebih dari 17.504 pulau, sehingga Indonesia memiliki lautan yang lebih luas dibandingkan dengan daratan. Indonesia memiliki wilayah perairan yang luas, yang menyebabkan Indonesia memiliki potensi untuk menghasilkan jumlah ikan laut yang besar. Diperkirakan sekitar 6,51 juta ton per tahun, atau sekitar 8,2% dari total potensi produksi ikan laut secara keseluruhan (Sondakh, 2004).

Perkembangan zaman sejak Perang Dunia II telah mengubah hukum laut internasional. Oleh karena itu, hukum laut dianggap sangat penting oleh masyarakat internasional karena memiliki peran dalam menjaga keamanan transportasi di laut dan juga mempertahankan stabilitas ekonomi dunia yang sangat bergantung pada sumber daya laut. Sejak zaman kuno, laut telah digunakan sebagai jalur perdagangan antara negara-negara di berbagai belahan dunia, dengan tujuan utama untuk melakukan perdagangan dan transportasi. Seiring berjalannya waktu, perkembangan laut telah mengalami kemajuan yang signifikan. Tidak hanya berperan sebagai jalur transportasi, laut juga memiliki peran penting sebagai penyedia berbagai sumber daya alam baik yang berhubungan dengan kehidupan organisme maupun yang tidak. Untuk transportasi laut dan perdagangan internasional, wilayah laut tetap menjadi rute yang paling disukai dan paling efisien (Adolf & Huala, 2004). Namun, semakin intensif penggunaan laut, risiko terjadinya perselisihan juga semakin tinggi. Terdapat berbagai sengketa yang berhubungan dengan laut, seperti pelanggaran hak lintas laut, tenggelamnya kapal, illegal fishing, dan klaim wilayah laut yang disengketakan.

Ukuran lautan Indonesia yang sangat luas memiliki signifikansi yang sangat besar bagi masyarakat dan negara Indonesia. Para pemimpin Indonesia telah berusaha maksimal untuk memengaruhi Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) guna mendapatkan pengakuan terhadap wilayah perairan Indonesia di tingkat nasional dan internasional. Upaya ini dapat dilihat dari partisipasi tokoh-tokoh nasional seperti Perdana Menteri Djuanda dalam penyusunan Konsep Deklarasi Wawasan Nusantara pada tanggal 13 Desember 1957. Mochtar Kusumaatmadja, Menteri Luar Negeri RI, dan Diplomat lainnya lainnya seperti Hasyim Djalal juga berperan dalam mempertahankan posisi Indonesia dalam konvensi internasional tentang hukum laut (Agoes & Etty, 1991).

Terkait dengan keberadaan perairan pedalaman antar pulau sebagai entitas teritorial yang diakui oleh negara berdaulat, terdapat isu signifikan yang tidak dapat diterima. Indonesia, sebagai negara kepulauan, memiliki situasi di mana wilayah perairannya tidak bisa dianggap sebagian sebagai laut teritorial Indonesia dan sebagian lainnya sebagai laut teritorial internasional. Oleh karena itu, Indonesia telah mengambil tindakan sepahak dengan menetapkan hukum lautnya sendiri melalui Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia dan Pengumuman Pemerintah tanggal 17 Februari 1969 tentang Perairan Indonesia. Langkah ini merupakan respons terhadap perbedaan pendapat yang muncul akibat hasil Konvensi Jenewa tahun 1958 tentang Hukum Laut (Diantha & Pasek, 2016).

UNCLOS 1982 awalnya dirancang untuk mengatasi berbagai isu yang muncul di perairan internasional yang belum teratasi karena kekurangan peraturan yang mengaturnya, seperti pemahaman tentang hak bebas berlayar di perairan negara, kebebasan di lautan terbuka, prinsip negara kepulauan, dan kriteria landas kontinen. Namun, kehadiran UNCLOS diharapkan dapat mengisi kekosongan hukum yang sebelumnya tidak tercakup dalam peraturan hukum laut.

Berdasarkan estimasi United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), sekitar 80% dari total perdagangan global melewati perairan laut, menjadikan Majelis Umum PBB sebagai organisasi penting dengan tugas yang terkait dengan perdagangan, investasi, dan pembangunan. UNCTAD juga mencatat bahwa peningkatan pemanfaatan laut tidak hanya memiliki potensi keuntungan yang lebih besar, tetapi juga meningkatkan risiko konflik. Ada beberapa masalah yang menjadi pemicu konflik, termasuk tindakan penangkapan ikan yang melanggar

hukum tanpa pelaporan dan pengaturan yang tepat, penenggelaman kapal, uji coba senjata militer, dan perselisihan mengenai batas wilayah laut.

Ilegal berarti tidak disetujui atau tidak sah, sedangkan penangkapan ikan berarti mengambil atau menangkap ikan. Penangkapan ikan secara ilegal adalah praktik kriminal transnasional yang terkoordinasi yang membahayakan lautan bagi negara yang mengalami penangkapan ikan secara ilegal. Tindakan penangkapan ikan yang melanggar hukum telah diatur dalam pedoman Indonesia, lebih spesifiknya dalam Peraturan No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan (Anwar & Khaidir, 2015).

Dari tahun 2014 hingga 2019, Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan Perikanan pada periode tersebut, secara teratur menenggelamkan kapal-kapal asing yang dengan sengaja melakukan operasi kriminal di wilayah nusantara. Meskipun demikian, hukum laut menetapkan bahwa:

1. Dapat menjamin kesejahteraan area lokal di seluruh dunia yang berlayar di lautan.
2. Berperan dalam menyeimbangkan aset-aset reguler di lautan

Kesempatan di laut lepas harus dipraktikkan oleh setiap negara dengan memperhatikan hak-hak istimewa setiap negara dalam mempraktikkan kesempatan di laut lepas sesuai dengan pengaturan dalam UNCLOS 1982. Dari enam standar kesempatan di laut lepas, salah satunya adalah pedoman kesempatan menangkap ikan. Kesempatan tidak memberdayakan pihak mana pun, namun kesempatan diberikan dengan gagasan jaminan, sehingga latihan yang dilakukan di laut lepas tidak merusak perairan dan aset-aset reguler yang hidup di dalamnya. Konvensi HLI atau UNCLOS mengarahkan dua hal yang paling menarik, yang pertama berkenaan dengan lokasi dan yang kedua untuk investigasi dan transaksi ganda aset reguler alami dan non-organik serta tujuan pertanyaan di seluruh dunia. Isu-isu yang berkaitan dengan HLI sering kali terjadi pada masalah batas laut negara, persimpangan air yang tidak sah, tanggung jawab atas pulau-pulau, dan sebagainya. Isu-isu ini menjadi pertanyaan antar negara, yang pada akhirnya diselesaikan oleh ICJ atau Mahkamah Sedunia, atau disebut juga dengan Mahkamah Global. Negara-negara yang bersengketa seharusnya menentukan isu-isu pengaturan laut global melalui pengaturan dalam UNCLOS 1982, namun pelanggaran justru terjadi di perairan Indonesia yang dapat merongrong kekuasaan negara (Anwar & Khaidir, 2015). Sebagai contoh, pelanggaran yang dilakukan oleh kapal pengangkut besar Iran dan kapal pengangkut besar Panam yang tidak mengindahkan hak lalu lintas yang sah di seluruh dunia dan melakukan operasi kriminal seperti memindahkan minyak secara tidak sah di perairan Indonesia, khususnya Pontianak pada bulan Januari 2021. Pada pertengahan tahun 2021, kapal tongkang MT Horse menyalahgunakan hak lalu lintas dunia dengan menyeberang ke perairan Indonesia, khususnya perairan Pontianak. Mereka melakukan pemindahan minyak yang melanggar hukum secara bersama-sama dengan kapal tongkang besar MT Freya. Pihak Indonesia, tepatnya Bakamla atau Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, menahan kedua kapal pengangkut besar tersebut karena telah mengabaikan peraturan dunia.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah eksplorasi yuridis regulatif, yaitu penelitian dengan mempertimbangkan pengungkapan standar hukum, berbagai standar yang sah, atau ajaran hukum yang sesuai untuk mendapatkan pemikiran kritis dan menyelesaikan masalah pada contoh penahanan kapal asing. Sumber informasi yang digunakan adalah informasi tambahan dan informasi tersier yang diperoleh melalui studi arsip dan investigasi yang dilakukan secara subyektif. (MUHAIMIN, 2020).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hukum Laut Internasional (UNCLOS) tahun 1982 mengatur zona laut yang berbeda dengan berbagai daerah. Acara ini memisahkan zona laut yang berada di luar wilayah Indonesia dan di dalam lingkungan publik. Berbagai jenis lautan menggabungkan lautan lepas dan lautan regional, dengan tujuan agar sistem hukum yang berlaku pada bagian-bagian ini memiliki keunikan

tersendiri. Lautan lepas direncanakan untuk digunakan oleh semua negara. Untuk menjaga keseimbangan keduanya, ada tindakan yang disebut "Hak Bagian Jujur". Hak lintas jujur diciptakan di Den Haag 1930, yang kemudian dirinci dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982) dengan headway di bagian laut lepas.

Peluang rute (FoN), salah satu andalan UNCLOS 1982, dilatih sebagai "Hak Bagian" oleh semua pedoman kelautan yang didukung oleh UNCLOS 1982. Di dalam hak lintas terdapat istilah-istilah dalam UNCLOS 1982, khususnya Hak Lintas Bagian, Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, dan Hak Lintas. Hak lintas damai adalah hak, dengan segala sesuatunya dianggap sama, untuk melalui perairan regional. Sementara perjalanan adalah rute melalui lautan regional untuk tujuan tertentu. Dalam UNCLOS 1982, khususnya Pasal 19 ayat (1) memberikan pengertian tentang "Hak Lintas Damai", khususnya lintas damai selama tidak mengganggu keharmonisan, permintaan atau keamanan Negara pantai yang diselesaikan sesuai dengan pengaturan yang telah diarahkan.

Dalam HLI, setiap negara memiliki kendali dan bergantung pada aturan peluang lautan. Berdasarkan Pasal 58 UNCLOS, bahwa Peluang Rute (Opportunity of Route (FoN) dari peraturan dunia, kapal-kapal yang tidak dikenal diizinkan untuk masuk ke ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif). Karena di wilayah ZEE suatu negara (pantai) tidak memiliki kekuasaan yang bukan merupakan wilayahnya, namun memiliki kebebasan berdaulat. Hak ini diberikan kepada Negara karena adanya HLI Show. Empat Geneva Show tahun 1958 telah mengendalikan zona laut regional, berharga, dan sebagainya. Hak berdaulat diberikan kepada negara hanya untuk penyelidikan dan pelestarian, namun pada saat yang sama sesuai dengan negara yang berbeda. Melalui UNCLOS 1982, ini bisa jadi merupakan tahap untuk menjamin bahwa tidak ada pedoman yang mencakup pemanfaatan laut dan seluruh lautan global (Perikanan, 2011).

For this situation, a big hauler beginning from the nation of Iran has gone through the waters of Kalimantan, Indonesia via doing a few criminal operations as oil move (raw petroleum move) with the MT Freya (Panama), which has disregarded the right of traffic from global regulation. The quantity of group individuals on MT Pony is 30 individuals with Iranian identity, while MT Freya Panama is 25 individuals with Chinese ethnicity. The Service of International concerns has facilitated with Bakamla (Marine Security Organization) that the two boats abused the law (Tahar & Muthalib, 2019). Kedua kapal tersebut melakukan pelanggaran antara lain dengan mengabaikan hak lintas. Pasal 53 ayat (2) menjelaskan bahwa semua kapal dan pesawat udara yang tidak memiliki tanda pendaftaran diperbolehkan melintasi semua alur laut dan udara di atasnya. Seharusnya kedua kapal tersebut berada di dalam 1 (satu) alur lintas ALKI, sedangkan kedua kapal tersebut berada di luar batas 25 mil kiri dan kanan dari poros ALKI, serta beberapa kaki jangkar yang tidak dapat diterima. ALKI merupakan tempat keselamatan dan penjagaan di perairan dan lautan Indonesia sebagaimana diatur dalam UU No. 37 tahun 2002. Kedua kapal tersebut juga mematikan kerangka ID yang menyebabkan nakhoda kapal disahkan dengan penolakan Certificate of Endorsement (COE) atau pernyataan untuk berlayar paling lama 90 hari. Identification System (AIS) merupakan inovasi untuk mengikuti kapal secara konsekuensi untuk memberikan data tentang kondisi kapal, misalnya posisi, waktu, titik haluan, dan kecepatan kapal. Hal ini diungkapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2019 yang mewajibkan pemasangan dan pengaktifan AIS untuk setiap kapal di perairan Indonesia, baik kapal asing maupun kapal Indonesia. Sejurnya, mereka juga menyembunyikan dengan jaring dan jaring untuk karakter kapal (nama pengangkutan), dan tidak memperkenalkan spanduk kapal, yang mengabaikan Peraturan No. 17 Tahun 2008 tentang Transportasi. Tidak hanya itu, mereka melakukan tumpahan minyak di perairan Kalimantan dengan mengabaikan UNCLOS 1982 dan PP No. 21 Tahun 2010.

Kapal pengangkut besar MT Horse dan MT Freya dapat mengangkut 2 (2.000.000) barel minyak dan mereka mematikan transponder untuk menyembunyikan area kapal agar tidak teridentifikasi saat melakukan operasi kriminal saat minyak bergerak. Kejadian tersebut dituduhkan, karena, seandainya Anda perlu mematikan transponder adalah titik di mana tim berada dalam risiko perampokan seolah-olah (Palupi & Astute, 2022). Pelanggaran yang dilakukan oleh kedua

supertanker tersebut ditangani oleh Kejaksaan Tinggi Batam, dan KLHK. Catatan kasusnya adalah pelanggaran pengiriman yang diduga dilakukan oleh nakhoda MT Freya dan MT Pony, serta pelanggaran ekologi yang diduga dilakukan oleh nakhoda MT Freya. Jika dilihat dari sisi regulasi global, kedua kapal ini merupakan kapal berdaulat suatu negara, khususnya Indonesia. Mereka memimpin operasi kriminal di perairan kepulauan Indonesia dan memasuki wilayah Indonesia tanpa izin. Jelas kedua kapal tersebut tidak mengindahkan kekuasaan sebuah negara yang berdaulat. Dengan demikian, untuk menjaga kekuatan Negara dalam hal keamanan, kepercayaan, dan kesejahteraan, maka Negara harus bergerak.

Ada beberapa pendekatan yang berbeda untuk menyelesaikan kasus-kasus peraturan global, termasuk secara tenang, melalui asosiasi di seluruh dunia, khususnya PBB (Persatuan Bangsa-Bangsa), dan melalui Mahkamah Global untuk Hukum Laut. Penyelesaian kasus pelanggaran Kapal MT Horse Boat dan Kapal MT Freya melalui jalur damai, dengan mempertimbangkan Kontrak PBB pada Pasal 2 ayat (3) yang berbunyi "setiap perdebatan global akan diselesaikan dengan tenang." Dari pasal tersebut, ada dua metode untuk menyelesaikan kasus-kasus di seluruh dunia dengan tenang, yaitu penyelesaian di luar pengadilan dan penyelesaian melalui pengadilan. Kedua komandan tersebut ditutupi memasuki wilayah Indonesia secara tidak sah dan tanpa izin. Mehdi Monghase jahromi sebagai komandan MT Horse dan China Chen Yo Qun sebagai komandan MT Freya, keduanya dijatuhi hukuman penahanan dan ditangguhkan selama satu tahun dengan masa percobaan selama dua tahun. Komandan MT Freya juga didenda sebesar Rp. 2.000.000.000,- (\$ 140.000) karena mencemari perairan Indonesia dengan membongkar muatan minyak di laut (Puspitawati, 2017). Bagaimanapun, nakhoda dari dua kapal pengangkut besar tersebut telah dibebaskan dan meninggalkan Indonesia bersama anggota tim lainnya. Setelah 125 hari menjalani proses peradilan, MT Pony telah diserahkan. Pada tanggal 28 Mei 2021, kedua kapal pengangkut besar tersebut diserahkan oleh Indonesia setelah 4 bulan penyitaan dan tindakan hukum.

KESIMPULAN

1. Pedoman hak lintas damai dalam UNCLOS 1982 diarahkan pada Bagian II (Laut Wilayah dan Zona Tambahan), Segmen 3 yang dibagi menjadi tiga sub-bagian, yaitu Sub Bagian A tentang materi pedoman untuk semua kapal (Pasal 17-26); Sub Bagian B tentang pedoman yang sesuai untuk kapal-kapal pedagang dan kapal-kapal pemerintah yang digunakan untuk tujuan bisnis (Pasal 27-28); terlebih lagi, Sub Bagian C tentang pedoman yang berkaitan dengan kapal perang dan kapal-kapal pemerintah lainnya yang digunakan untuk tujuan non-bisnis (Pasal 29-32). Selain itu, hak lintas damai juga berlaku di perairan dan alur laut kepulauan negara-negara kepulauan, sebagaimana dirujuk dalam Pasal 52 Ayat (1). Hak lintas damai di Indonesia tertuang dalam beberapa pedoman, misalnya Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak Lintas Tenang bagi Kapal Asing di Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2022 tentang Hak Lintas Masuk ALKI, dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

2. Penindakan terhadap kapal pengangkut besar MT Freya dan MT Horse yang menyalahgunakan hak lintas damai di perairan Indonesia telah disidangkan di Pengadilan Negeri Batam. Dalam dakwaan primer, MT Freya terbukti melakukan pelanggaran pencemaran lingkungan sesuai dengan Pasal 104 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2009 tentang Keamanan Ekologi dan Eksekutif. Sementara itu, dalam dakwaan pertama, kapal MT Pony tidak terbukti melakukan pelanggaran membawa senjata ke wilayah Indonesia berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Darurat Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1951. Dalam dakwaan berikutnya, setiap pilihan ditutup dengan pasal yang sama, khususnya Pasal 317 jo Pasal 193 ayat (1) Peraturan Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan kedua kapal tersebut terbukti telah mengabaikan peraturan tersebut. Majelis Hakim menghukum kedua kapal tersebut dengan hukuman penahanan masing-masing 1 (satu) tahun, namun penahanan tersebut tidak perlu dilakukan dan diganti dengan masa

percobaan selama 2 (dua) tahun. Secara khusus, kapal MT Freya ditolak dengan membayar denda sebesar 2 miliar rupiah.

UCAPAN TERIMAKASIH

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat, tauhid, dan hidayahNYA penulis dapat menyelesaikan artikel tentang "Penegakan Hukum Kasus Pelanggaran Hak Lintas Damai Kapal Tanker Iran Dan Panama Di Indonesia" hingga selesai. Shalawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW. Penulis ingin berterima kasih kepada:

1. Bapak Moh. Zainuddin, S.H, S.H.I., M.Hum. dan Mas Oos Ariyanto S.H, sebagai pembimbing, atas bimbingan dan dukungannya.
2. Orang tua karena berkat semangat dan dukungan mereka, penulis dapat menyelesaikan artikel ini.
3. Teman-teman yang selalu mendukung saya.
4. Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang sudah membantu dan menjadi sumber informasi selama penggerjaan artikel ini sehingga penulis dapat menyelesaikan artikel ini.

Semoga isi dari artikel ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

DAFTAR PUSTAKA

- Adolf, & Huala. (Agoes, & Etty, R. (1991). Konvensi Hukum Laut 1982: Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing. Abardin.
- Anwar, & Khadir. (2015). Hukum Internasional Dalam Perkembangan. Universitas Lampung.
- Diantha, & Pasek, I. M. (2016). Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum. Prenada Media Group.
- Muhaimin. (2020). Metode Penelitian Hukum. Mataram University Press.
- Palupi, & Astute, D. (2022). Hukum Laut Internasional. LPPM Universitas Bung Hatta.
- Perikanan, K. K. (2011). Keputusan Menteri Kelautan Perikanan Nomor 45 Tahun 2011 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia. KKP.
- Puspitawati, D. (2017). Hukum Laut Internasional. Kencana.
- Sondakh. (2004). Pengamanan wilayah laut Indonesia. Jurnal Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta.
- Tahar, & Muthalib, A. (2019). Zona-Zona Maritim Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia. Universitas Lampung.