

## PENGUNAAN HAK PENGEJARAN SEGERA TERHADAP KAPAL-KAPAL ASING YANG MELANGGAR WILAYAH LAUT INDONESIA

Luh Putu Sudini<sup>1</sup>, I Gusti Bagus Suryawan<sup>2</sup>, Nella Hasibuan<sup>3</sup>

### *Abstract*

*The research objective is to find out and understand the use of the right of immediate pursuit of foreign ships that violate the Indonesian sea territory; and know and understand the limits of Indonesia's authority in the use of the right of immediate pursuit in its territorial waters. The problem is how to use the right of immediate pursuit of foreign ships that violate Indonesia's maritime territory. And what about the limits of Indonesia's authority in the use of immediate pursuit rights in its territorial waters? The research method used is empirical legal research methods. The results of the research on the use of the right of immediate pursuit of foreign ships that violate the territorial sea of Indonesia include several things that must be considered, namely the chase must be carried out by the competent authority of the coastal State and have sufficient reasons and are convincing that the foreign ship has violated the law in waters of the jurisdiction of the coastal State. The pursuit must begin when a foreign ship or one of its partners is in inland waters, archipelagic waters, territorial seas, auxiliary routes or exclusive economic zones. The pursuit can only continue outside the territorial seas, outside the auxiliary routes or outside the exclusive economic zone if the pursuit is continuous and uninterrupted. The pursuit may only begin after giving a stop sign from a distance that the foreign ship can see or hear. The right of pursuit must be stopped as soon as the ship being chased has entered the sea of the territory of the third party. The limit of Indonesia's authority in the use of the right to immediate pursuit in its territorial waters, Indonesia can take actions, starting with a signal, for example with a sound sign or a flag signal or an optical light, not paying attention to the signal, then it may be followed by warning shots. the first shot with a blank bullet is also ignored, followed by the shot with a live bullet, provided that when shooting, the shot must be directed in front of the prow of the ship being chased. If you take a fight that endangers the patrol boat or the lives of people, balanced violence can be carried out, if possible avoiding casualties. The immediate chase is stopped if the foreign ship enters the territorial waters of another State.*

*Key words: right of immediate pursuit; foreign ships; use*

### **Abstrak**

Tujuan penelitian untuk mengetahui dan memahami penggunaan hak pengejaran segera terhadap kapal-kapal asing yang melanggar wilayah laut Indonesia; dan mengetahui dan memahami batas kewenangan Indonesia dalam penggunaan hak pengejaran segera di wilayah perairannya. Permasalahan yaitu bagaimana penggunaan hak pengejaran segera terhadap kapal-kapal asing yang melanggar wilayah laut Indonesia. Dan bagaimana batas kewenangan Indonesia dalam penggunaan hak pengejaran segera di wilayah perairannya. Metode penelitian yang dipergunakan metode penelitian hukum empiris. Hasil penelitian penggunaan hak pengejaran segera terhadap kapal asing yang melanggar wilayah laut Indonesia, mencakup ada beberapa hal yang harus diperhatikan, yaitu pengejaran harus dilakukan oleh pihak yang berwenang dari Negara pantai dan mempunyai alasan yang cukup serta meyakinkan bahwa kapal asing tersebut telah melakukan pelanggaran hukum di perairan yurisdiksi Negara pantai. Pengejaran itu harus dimulai ketika kapal asing atau salah satu sekocinya ada di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, jalur tambahan atau zona ekonomi eksklusif. Pengejaran itu hanya dapat dilanjutkan di luar laut wilayah, di luar jalur tambahan atau di luar zona ekonomi eksklusif bila pengejaran itu terus menerus dan tidak terputus. Pengejaran hanya boleh dimulai setelah memberi suatu tanda berhenti dari suatu jarak yang dapat dilihat atau didengar oleh kapal asing tersebut. Hak pengejaran itu harus dihentikan sesaat kapal yang dikejar itu telah memasuki laut wilayah Negara pihak ketiga. Batas kewenangan Indonesia dalam penggunaan hak pengejaran segera di wilayah perairannya, Indonesia dapat melakukan

---

<sup>1</sup> Universitas Warmadewa, Jl. Terompong No.24, Sumerta Kelod, Kec. Denpasar Timur | luhputusudini@yahoo.com.

<sup>2</sup> Universitas Warmadewa, Jl. Terompong No.24, Sumerta Kelod, Kec. Denpasar Timur | igustibagussuryawan@yahoo.com.

<sup>3</sup> Universitas Warmadewa, Jl. Terompong No.24, Sumerta Kelod, Kec. Denpasar Timur | nellahasibuani@yahoo.com.

tindakan-tindakan, diawali harus dilakukan dengan memberi tanda isyarat, misalnya dengan tanda suara atau isyarat bendera atau lampu optis, tidak diperhatikannya tanda isyarat, baru boleh dilanjutkan dengan tembakan peringatan, tembakan pertama dengan peluru hampa, juga tidak diindahkan dilanjutkan dengan tembakan dengan peluru tajam, dengan ketentuan bahwa waktu menembak, tembakan harus diarahkan di depan haluan kapal yang dikejar. Apabila melakukan perlawanan yang membahayakan kapal patroli atau jiwa orang, dapat dilakukan tindakan kekerasan yang seimbang, jika memungkinkan menghindari adanya korban jiwa. Pengejaran segera itu dihentikan apabila kapal asing tersebut memasuki wilayah perairan Negara lain.

Kata kunci: hak pengejaran segera; kapal asing; penggunaan

### **Pendahuluan**

Perkembangan hubungan antar negara yang semakin menunjukkan kompleksitas dewasa ini, laut semakin memegang peranan yang sangat penting. Laut bagi suatu negara dapat mempunyai arti dan fungsi yang menentukan tingkat kesejahteraan rakyatnya.<sup>4</sup> Hal ini disebabkan karena pertama- tama, laut menjamin integritas teritorial negara; kedua, laut sebagai salah satu sumber kehidupan yang penting karena adanya deposit kekayaan alam baik yang bersifat hayati maupun barang tambang; yang ketiga, laut mempunyai fungsi vital bagi pertahanan keamanan dalam arti "*military security*"; yang keempat adalah sebagai sarana komunikasi atau perhubungan laut khususnya pelayaran.<sup>5</sup> Dengan adanya empat fungsi laut yang demikian itu bagi bangsa dan Negara Indonesia sebagai sebuah Negara Kepulauan terbesar di dunia, menempatkan laut benar-benar sebagai jantung kehidupan yang mengalirkan darah seluruh tubuh bangsa, untuk tetap terjadinya eksistensi dan pertumbuhan Negara sejak dahulu, sekarang dan terutama di masa- masa mendatang.

Dengan demikian, laut dewasa ini mempunyai peranan sebagai media yang ekonomis dan menguntungkan dalam hubungan antar negara. Apalagi memperhatikan Negara Indonesia sebagai Negara Kepulauan memiliki luas wilayah laut (perairan) yang lebih besar dibandingkan dengan wilayah darat, yakni 9:1, dan secara geografis menempati posisi strategis pada silang dunia antara dua benua (Asia dan Australia) dan dua samudera (Pasifik dan Hindia).<sup>6</sup> Posisi ini sangat menguntungkan bagi Indonesia terutama dalam lalu lintas perdagangan lintas batas Negara melalui laut, seperti dapat terjadi pertukaran kebudayaan, antara budaya barat dengan budaya Indonesia; dapat kemungkinan besar terjadinya perkawinan campuran antara penduduk Indonesia dengan warga Negara asing yang dating ke Indonesia; mempermudah terjadinya barter atau pertukaran barang- barang atau bahan-bahan kebutuhan kehidupan penduduk Indonesia dengan orang-orang asing yang membawanya datang ke Indonesia.

Memperhatikan banyaknya kapal asing yang melewati wilayah perairan Indonesia, hal ini akan menimbulkan adanya kerawanan-kerawanan yang dapat mengancam keamanan dan kemakmuran Indonesia sebagai Negara Pantai, misalnya seperti dilakukannya tindakan mata-mata penyelundupan ataupun penangkapan ikan. Seperti, halnya pernah terjadi masuknya kapal Lusitania ekspreso di wilayah perairan Pulau Bali, namun sebelum dilakukan pengejaran segera, kapal Lusitania ekspreso sudah meninggalkan wilayah perairan Pulau Bali.

<sup>4</sup> Tommy Hendra Purwaka, 'TINJAUAN HUKUM LAUT TERHADAP WILAYAH NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA', *Mimbar Hukum - Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, 2015 <<https://doi.org/10.22146/jmh.16024>>.

<sup>5</sup> Ninda Saraswati, 'Hukum Laut Internasional', *Jurnal Hukum Laut*, 2017.

<sup>6</sup> Elvinda Rima Harliza and Tomy Michael, 'PENEGAKAN HUKUM ILLEGAL FISHING', *Mimbar Keadilan*, 2020 <<https://doi.org/10.30996/mk.v13i1.3054>>.

Orisinalitas pertama yaitu berdasarkan Pasal 111 UNCLOS 1982 negara pantai memiliki hak pengejaran seketika, dimana hak tersebut dapat diterapkan untuk menangani kasus pelanggaran tersebut. Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982, namun sampai saat ini Indonesia belum memiliki peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai hak pengejaran seketika secara jelas. Rumusan masalah dalam penulisan hukum ini, pertama bagaimana implementasi hak pengejaran seketika terhadap tindak pidana perikanan di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia sesuai ketentuan Hukum Laut Internasional 1982, kedua bagaimana ketentuan hak pengejaran seketika dalam Hukum Nasional khususnya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi hak pengejaran seketika terhadap tindak pidana perikanan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia sesuai Konvensi Hukum Laut Internasional adalah dilakukan oleh kapal perang milik angkatan bersenjata dan kapal pemerintah yang hanya digunakan untuk dinas non-komersial. Hak pengejaran seketika di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia dapat dilakukan di Perairan Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dengan syarat tertentu. Selanjutnya, ketentuan hak pengejaran seketika dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan belum diatur, namun telah diatur dalam bentuk Standar Operasional dan Prosedur (SOP) Penanganan Tindak Pidana Perikanan pada Tingkat Penyidikan. Hak pengejaran seketika tetap perlu diatur dalam bentuk perundang-undangan khususnya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan.<sup>7</sup> Orisinalitas kedua yaitu terkait konsekuensi dari lokasi geopolitik Indonesia, yaitu di Selat Malaka sebagai rute perdagangan internasional. Selat Malaka adalah rute penyeberangan bagi kapal-kapal asing untuk mendistribusikan barang ke berbagai daerah. Namun, saluran strategis tidak hanya menarik simpati dari pengusaha internasional tetapi juga menarik para pelaku kejahatan dan pembajak ini untuk mendapatkan hasil ekonomi dari kegiatan ini. Selat Malaka yang strategis membuat perompak dan pembajak mengkriminalkan kapal yang lewat. Sisi lain, konsekuensi dari urusan hukum negara adalah menjaga keamanan dan keselamatan, dan kenyamanan penyeberangan di Selat Malaka. Dengan sejumlah masalah baik pertahanan, tata kelola, infrastruktur manajemen yang tidak bisa dilihat secara terpisah. Selain itu posisinya berbatasan dengan tiga negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Dengan metode analisis deskriptif kualitatif, makalah ini menjelaskan perlunya pendekatan diplomasi multi-level bilateral, trilateral dan regional untuk menyelesaikan masalah. Dan tujuan dari artikel ini bahwa pembajakan terjadi di Selat Malaka karena struktur geopolitik yang strategis dan pertahanan Indonesia yang lemah. Jadi, diperlukan kolaborasi, koordinasi melalui diplomasi dan proyeksi militer sebagai upaya untuk menjaga wilayah laut, kontrol laut dan artikulasi pertahanan militer. Dengan demikian, penulis berharap bahwa artikel ini dapat menambah

---

<sup>7</sup> Nanik Trihastuti, Lazarus Tri Setyawanta Rani Rachelliana\*, 'IMPLEMENTASI HAK PENGEJARAN SEKETIKA TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA PERIKANAN SESUAI KONVENSI PERSERIKATAN BANGSA-BANGSA TENTANG HUKUM LAUT TAHUN 1982', *Diponegoro Law Review*, 2016.

pengetahuan untuk studi hubungan internasional khususnya dalam studi kelautan.<sup>8</sup> Orisinalitas ketiga yaitu belum dimilikinya sistem terintegrasi oleh Bakamla yang mampu mengatur resource di beberapa lembaga khususnya lembaga yang memiliki kapal patroli. Penelitian ini bertujuan membangun sebuah sistem Enterprise Resource Planning (ERP) untuk proses perencanaan, penugasan, pengawasan dan pengendalian kapal patroli di masing-masing wilayah keamanan laut. ERP ini dibangun dengan metode Waterfall yaitu sebuah desain proses yang sequensial dimana dalam prosesnya terlihat seperti aliran air terjun dari proses perancangan konsep, identifikasi project, analisis, desain, coding, testing, implementasi dan perawatan. Hasil implementasi ERP mampu mengontrol dan mengatur resource beberapa lembaga Negara yang memiliki tugas di laut Indonesia sehingga mampu meningkatkan sinergi kelembagaan dan keamanan laut di seluruh wilayah laut Indonesia.<sup>9</sup>

Meskipun pada hakekatnya negara pantai tidak dapat memaksakan yurisdiksinya terhadap kapal asing di laut lepas (*hight sea*) tetapi dalam hukum laut internasional telah lama diakuinya hak pengejaran segera (*the right of hot pursuit*) Negara pantai terhadap kapal asing yang melakukan pelanggaran di wilayah perairannya sampai masuk ke laut lepas sekalipun.<sup>10</sup> Sehingga, walaupun kapal asing tersebut telah berada di laut lepas, Indonesia sebagai Negara pantai berhak melakukan pengejaran dan penangkapan apabila telah dipenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan.

#### **Metode Penelitian.**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris.<sup>11</sup> Artinya metode yang dipergunakan yakni penelitian lapangan dilakukan dengan cara meneliti di lapangan, melalui instansi atau lembaga terkait dengan permasalahan.<sup>12</sup>

#### **Hasil Penelitian Dan Pembahasan**

##### **Penggunaan Hak Pengejaran Segera Terhadap Kapal Asing Di Wilayah Laut Indonesia**

Pada hakekatnya penggunaan hak pengejaran segera hanya berlaku di laut lepas yang merupakan hak yang dijamin oleh Hukum Internasional, tetapi dilihat dari saat dimulainya hak tersebut digunakan, maka sebenarnya terjadi suatu rangkaian yang menunjukkan hak tersebut dapat dimulai dilaksanakan dari beberapa wilayah perairan yang berada di bawah kedaulatan Negara Pantai, seperti Indonesia.

Memperhatikan salah satu ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, yang sangat penting bagi Indonesia adalah Pasal 2. Ketentuan ini merupakan satu bukti perkembangan pengaturan laut yang baru. Menurut ketentuan ini kedaulatan Negara pantai meliputi, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman, dan dalam hal suatu Negara kepulauan, perairan kepulauannya, juga laut teritorialnya.<sup>13</sup>

<sup>8</sup> Laode Muhamad Fathun, 'ASEAN Contemporary Security: Maritime Diplomacy in Handling of Maritime Security Threats in Malaka Strait', *Insignia: Journal of International Relations*, 2019 <<https://doi.org/10.20884/1.ins.2019.6.1.1414>>.

<sup>9</sup> Hozairi Za Zairi, 'PERANCANGAN ENTERPRISE RESOURCE PLANNING BADAN KEAMANAN KELAUTAN INDONESIA UNTUK MEMBANGUN SINERGI KELEMBAGAAN NEGARA', *Joutica*, 2019 <<https://doi.org/10.30736/jti.v4i2.334>>.

<sup>10</sup> Arie Afriansyah, 'KEWENANGAN NEGARA PANTAI DALAM MENGELOLA WILAYAH LAUT', *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 2015 <<https://doi.org/10.21143/jhp.vol45.no4.63>>.

<sup>11</sup> Depri Sonata, 'Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris', *Fiat Justisia*, 2014.

<sup>12</sup> Suhartoyo Suhartoyo, 'Perlindungan Dan Keselamatan Kerja Dikapal: Suatu Tinjauan Normatif', *Administrative Law and Governance Journal*, 2018 <<https://doi.org/10.14710/alj.v1i3.306-325>>.

<sup>13</sup> Peni Susetyorini, 'KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA DALAM PERSPEKTIF UNCLOS 1982', *Masalah-Masalah Hukum*, 2019 <<https://doi.org/10.14710/mmh.48.2.2019.164-177>>.

Hal ini selaras dengan memperhatikan pendapat, R.R. Churchill dan Alan Vaughan Lowe, dalam *The Law of The Sea*, menyatakan bahwa *the territorial sea is subject to the sovereignty of the coastal state, and the only right which foreign ships have to be in the territorial sea of the state, apart from any specific treaty provisions which might exist, is the right of innocent passage*.<sup>14</sup> Lebih lanjut, terhadap jalur tambahan (*contiguous zone*) didefinisikan sebagai bagian dari zona ekonomi eksklusif (laut yang terletak di luar laut wilayah) yang berdekatan dengan laut wilayah. Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, Pasal 33 ayat (2) menyatakan bahwa “Zona tambahan tidak dapat melebihi lebih 24 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur”. Sedangkan, yang dimaksud dengan zona ekonomi eksklusif (ZEE) adalah suatu jalur selebar 200 mil dari garis pangkal dimana Negara pantai mempunyai hak-hak berdaulat atas kekayaan alamnya dan kewenangan khusus dalam memelihara lingkungan laut dan mengontrol penyelidikan ilmiah.<sup>15</sup>

Landas kontinen, dalam hal ini mempunyai dua pengertian yaitu pengertian geologis dan yuridis. Dalam pengertian geologis, landas kontinen mencakup daerah laut dan tanah di bawah laut wilayah. Sedangkan landas kontinen dalam pengertian yuridis, negara mempunyai hak-hak *sovereignitas* yang terbatas pada kekayaan alamnya. Indonesia sebagai Negara Kepulauan, dengan memiliki jumlah wilayah laut (perairan) lebih besar dari pada jumlah wilayah daratan yakni 9:1, dan pada wilayah laut Indonesia banyak dilalui oleh kapal-kapal dan pesawat Negara asing untuk kegiatan pelayaran maupun untuk pelaksanaan perdagangan internasional melalui transportasi laut. Oleh karena banyaknya kapal-kapal dan pesawat udara asing yang melakukan pelayaran di wilayah laut Indonesia, ada kemungkinan melakukan pelanggaran terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan negara pantai (Indonesia), dengan demikian akan menimbulkan hak pengejaran segera untuk diminta pertanggungjawabannya apabila syarat-syaratnya sudah dipenuhi. Terdapat pula kemungkinan bahwa syarat-syarat belum terpenuhi sesuai ketentuan yang berlaku, tetapi telah dapat menimbulkan hak pengejaran segera. Hal ini dapat terjadi apabila kepentingan Nasional dalam hal keamanan negara pantai menghendaki untuk diterapkannya hak pengejaran segera tersebut tanpa mempertimbangkan syarat-syarat yang telah ditentukan.<sup>16</sup>

Cara umum pelaksanaan pengejaran segera dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Biasanya dimulai dengan memberikan perintah berhenti dengan memberikan tanda yang dapat didengar atau dilihat, misalnya dengan menaikkan bendera bertulis huruh K atau menggunakan pengeras suara atau lampu optis.

---

<sup>14</sup> Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea, The International Law of the Sea*, 2019 <<https://doi.org/10.1017/9781108545907>>.

<sup>15</sup> Eddy Carmack, Peter Winsor, and William Williams, ‘The Contiguous Panarctic Riverine Coastal Domain: A Unifying Concept’, *Progress in Oceanography*, 2015 <<https://doi.org/10.1016/j.pocean.2015.07.014>>.

<sup>16</sup> Kapten TNI - AL Ketut Pastika, ‘Petugas Teknis Pada Pangkalan TNI - AL Denpasar’ (Petugas Teknis pada Pangkalan TNI - AL Denpasar, Jl. Raya Sesetan No. 331 Denpasar Selatan - Bali).

2. Jika perintah berhenti menurut cara - cara di atas tidak diindahkan oleh kapal tersangka itu, maka dapat dilakukan peringatan dengan peluru hampa yang didengar dengan jelas. Jika peringatan ini tidak juga diindahkan, maka dapat dilakukan atau dilepaskan tembakan peluru tajam.
3. Pada saat menembak dengan peluru tajam, tembakan harus diarahkan dengan sedemikian rupa supaya sedapat mungkin tidak menimbulkan korban jiwa. Jadi, permulaan mulai kemudian ke badan kapal di bagian yang tidak memuat penumpang dan diusahakan sedapat mungkin jangan membahayakan keadaan kapal yang akan diperiksa.
4. Jika kapal yang dicurigai itu masih juga berkeras kepala supaya dipergunakan senjata yang lebih berat (meriam).
5. Jika keadaan mendesak, supaya jangan ragu untuk mengambil tindakan kekerasan. Tindakan kekerasan itu harus seimbang dengan keadaan yang sesungguhnya, macam kapal dan kepentingan yang harus dilindungi.

### **Hot Pursuit Dalam Wilayah Perairan Pedalaman Dan Laut Teritorial**

Pemerintah Indonesia, sebagai sebuah Negara Kepulauan<sup>17</sup> dapat melakukan pengejaran segera terhadap kapal berbendera asing apabila kapal tersebut telah melakukan kegiatan yang dapat menimbulkan gangguan keamanan laut atau terdapat petunjuk yang kuat bahwa suatu kapal berbendera asing telah melakukan pelanggaran hukum di perairan yurisdiksi nasional Indonesia. Pengejaran segera terhadap kapal-kapal asing yang dimulai dari perairan pedalaman dan laut teritorial dapat dilaksanakan apabila kapal-kapal asing tersebut telah melakukan tindakan yang melanggar hukum dan peraturan Negara pantai yang mengejar. Dengan demikian tindakan tersebut adalah suatu tindakan pelanggaran hukum yang dapat dilakukan *judicial process* atau proses peradilan.<sup>18</sup>

Pada laut Indonesia, selain dikenal adanya lintas damai yang dapat dilaksanakan di perairan Indonesia Pada laut wilayah (teritorial) dan laut pedalaman, juga terdapat adanya hak lintas transit dan hak lintas alur laut kepulauan. Kedua hak lintas ini merupakan suatu hal yang baru dan tidak diatur dalam perundang-undangan Nasional Indonesia.

Pasal 38 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982 tentang Hak lintas transit, menentukan bahwa semua kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas transit tidak dapat dihalangi. Ketentuan yang demikian ditegaskan ulang dalam Pasal 44 Konvensi Hukum Laut 1982 yang menyatakan bahwa Negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh menghambat lintas transit. Tidak cukup sampai di situ Pasal 44 bahkan dengan tegas menyatakan bahwa hak lintas transit tidak boleh ditanggguhkan. Jika ketentuan Pasal 38 ayat (1) digabungkan dengan Pasal 44 dapat dirumuskan betapa mutlaknya rezim lintas transit itu karena tidak dapat dihalangi, dihambat dan ditanggguhkan.

Memperhatikan isi Pasal 42 ayat (5) KHL 1982 tersebut, tampak memberikan peluang bagi Negara pantai untuk meminta tanggung jawab Negara bendera dalam hal terjadinya

<sup>17</sup> Sebuah Negara dapat dikatakan sebagai Negara Kepulauan apabila memenuhi syarat yang tertuang dalam ketentuan Pasal 47 KHL 1982. Seperti: memiliki luas wilayah laut (perairan) yang lebih besar dibandingkan dengan wilayah darat, yakni 9: 1; Panjang garis pangkal lurus kepulauan tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali bahwa hingga 3% dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga pada suatu kepanjangan maksimum 125 mil laut; dll. Luh Putu Sudini, *Pengelolaan Pencemaran Laut Di Indonesia*, 3rd edn (Surabaya: R.A. De Rozarie, 2015).

<sup>18</sup> Laksamana Pertama Kresno Buntoro, 'No Title' (Kadiskumal TNI - AL di Jakarta).

pelanggaran atas peraturan perundang-undangan Negara pantai atau menimbulkan kerugian/kerusakan bagi Negara pantai akibat penggunaan hak lintas transit. Tetapi hal tersebut sulit diterapkan, misalnya sebuah kapal asing melanggar perundang-undangan Negara pantai berupa tindak pidana pencurian ikan. Negara pantai praktis tidak bias menangkap dan atau bertindak menahan kapal tersebut karena dengan bertindak demikian Negara pantai telah menghambat/menghalangi lintas transit. Ini berarti Negara pantai melanggar Pasal 38 ayat (1) jo Pasal 44 KHL 1982. Dengan demikian maka tanggung jawab Negara bendera menjadi sulit untuk diminta, berarti juga pengejaran segera tidak dapat dipergunakan. Status hukum dari hak lintas alur laut kepulauan sama dengan hak lintas transit pada selat internasional adalah sifatnya sangat mutlak karena Pasal 54 Konvensi Hukum Laut 1982 memberikan Pasal 44 secara mutatis mutandis lintas alur laut kepulauan.

Selanjutnya, untuk melakukan pengejaran terhadap kapal-kapal asing tersebut hanya akan diperbolehkan setelah perintah berhenti diberikan oleh otoritas yang berwenang pada waktu kapal masih berada di perairan pedalaman atau laut teritorial. Namun, perintah tersebut mungkin tidak diindahkan karena adanya sebab-sebab yuridis adalah karena ketidak tahuan terhadap peraturan hukum yang berlaku atau karena adanya kekhawatiran penerapan sanksi hukum bagi si pelanggar. Sedangkan sebab-sebab teknis adalah karena ketidak mampuan alat komunikasi yang dimiliki oleh kapal pelanggar untuk menangkap isyarat yang diberikan oleh kapal pengejar. Oleh karena itu dalam penggunaan hak pengejaran segera tersebut, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan antara lain yaitu pengejaran harus dilakukan oleh pihak yang berwenang dari Negara pantai dan mempunyai alasan yang cukup serta meyakinkan bahwa kapal asing tersebut telah melakukan pelanggaran hukum di perairan yurisdiksi Negara pantai; pengejaran itu harus dimulai ketika kapal asing atau salah satu sekocinya ada di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, jalur tambahan atau zona ekonomi eksklusif; pengejaran itu hanya dapat dilanjutkan di luar laut wilayah, di luar jalur tambahan atau di luar zona ekonomi eksklusif bila pengejaran itu terus menerus dan tidak terputus; pengejaran hanya boleh dimulai setelah memberi suatu tanda berhenti dari suatu jarak yang dapat dilihat atau didengar oleh kapal asing tersebut; dan hak pengejaran itu harus dihentikan sesaat kapal yang dikejar itu telah memasuki laut wilayah Negara pihak ketiga. Dengan demikian, untuk hal yang terakhir ini penggunaan hak untuk mengejar kapal asing yang melanggar adalah mungkin dapat diteruskan sampai ke laut wilayah Negara lain bila sudah ada perjanjian khusus untuk saling bisa memasuki antara Negara yang berbatasan.<sup>19</sup>

Adanya kegiatan pelayaran oleh kapal-kapal asing yang kemungkinan melakukan pelanggaran terhadap hukum dan perundang-undangan Negara pantai akan menimbulkan hak pengejaran segera untuk diminta pertanggung jawabannya apabila syarat – syaratnya sudah dipenuhi. Terdapat pula kemungkinan bahwa syarat- syarat tersebut belum terpenuhi seperti dalam ketentuan yang berlaku, tetapi telah dapat menimbulkan hak pengejaran segera. Hal ini dapat terjadi apabila kepentingan nasional dalam hal keamanan Negara

---

<sup>19</sup> Buntoro.

pantai menghendaki untuk diterapkannya hak pengejaran segera tersebut tanpa mempertimbangkan syarat - syarat yang telah ditentukan.

Hak pengejaran segera harus sudah dihentikan sesaat kapal yang dikejar itu telah memasuki laut wilayah Negara pihak ketiga atau ke laut wilayah Negara kapal bendera itu sendiri. Apabila hasil pemeriksaan yang dilakukan menunjukkan bahwa kapal yang diperiksa tidak terdapat petunjuk yang kuat bahwa kapal itu telah melakukan pelanggaran hukum supaya segera mengijinkan kapal tersebut meneruskan perjalanannya.

Menurut, Kepala Dinas Hukum, TNI A.L (KADISKUMAL) yakni Laksmana Pertama TNI AL Kresno Buntoro menyatakan bahwa apabila kita perhatikan pada wilayah perairan Indonesia, penggunaan hak pengejaran segera (seketika) terhadap kapal - kapal asing yang melanggar wilayah laut Indonesia, belum pernah dilakukan penggunaan Hak Hot Pursuit oleh Pemerintah Indonesia. Namun pada Tahun 1992, Senin, 9 Maret pernah Kapal Portugal yakni "Lusitania Expresso" pernah masuk ke wilayah laut Indonesia bukan misi perdamaian tetapi pretense politik yang menciptakan konfrontasi dan ketegangan di tim-tim. Kapal asing (Portugal) yang masuk ke wilayah laut Indonesia tersebut, oleh Indonesia belum sampai digunakan hak pengejaran segera untuk mengusir kapal Lusitania expresso, hanya diberikan peringatan melalui radio untuk segera meninggalkan wilayah laut Indonesia maka kapal asing dengan nama kapal Lusitania expresso tersebut sudah keluar dari wilayah laut Indonesia dan perairan Indonesia mulai damai lagi.

Lebih lanjut, menurut laksmana pertama TNI AL Kresno Buntoro, juga menyatakan, apabila peringatan melalui radio tidak diindahkan oleh kapal asing "Lusitania expresso", maka kapal perang Indonesia dapat menggunakan hak pengejaran segera yang berdasarkan pada Pasal 111 Konvensi Hukum Laut 1982, pengejaran harus dimulai dari perairan teritorial Indonesia kemudian disesuaikan dengan prosedur operasional keamanan di laut. Cara umum pelaksanaan Pengejaran segera dapat dilakukan dengan cara biasanya dimulai dengan memberikan perintah berhenti dengan memberikan tanda yang dapat didengar atau dilihat, misalnya dengan menaikkan bendera bertulis huruf K atau menggunakan pengeras suara atau lampu optis; jika perintah berhenti menurut cara-cara di atas tidak diindahkan oleh kapal tersangka itu, maka dapat dilakukan peringatan dengan peluru hampa yang didengar dengan jelas. Jika peringatan ini tidak diindahkan juga, supaya dilepas tembakan peluru tajam; pada menembak dengan peluru tajam, tembakan harus diarahkan dengan sedemikian rupa supaya sedapat mungkin tidak menimbulkan korban jiwa. Jadi permulaan mulai/melewati, kemudian ke badan kapal di bagian yang tidak memuat penumpang dan diusahakan sedapat mungkin jangan membahayakan keadaan kapal yang akan diperiksa; jika kapal yang dicurigai itu masih juga berkeras kepala supaya dipergunakan senjata yang lebih berat (meriam); dan jika keadaan mendesak, supaya jangan ragu untuk mengambil tindakan kekerasan. Tindakan kekerasan itu harus seimbang dengan keadaan yang sesungguhnya, macam kapal dan kepentingan yang harus dilindungi.<sup>20</sup>

### **Hot Pursuit Wilayah Jalur Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif, dan Landas Kontinen**

Memperhatikan wilayah perairan Indonesia yang sangat luas dibandingkan dengan wilayah daratan sebagai sebuah Negara kepulauan, Hukum Internasional telah memberikan hak bagi Negara pantai (dalam hal ini Indonesia) untuk dapat memaksakan yurisdiksinya terhadap kapal-kapal asing yang melanggar wilayah laut Indonesia. Tindakan pemaksaan

---

<sup>20</sup> Buntoro.

yurisdiksi yang lebih dikenal dengan hak pengejaran segera, yang diatur dalam ketentuan Pasal 111 Konvensi Hukum Laut 1982, dapat dilaksanakan di perairan pedalaman, laut teritorial, jalur tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen. Lebih lanjut, hasil wawancara dengan Kepala Dinas Hukum TNI AL di Jakarta, Laksamana Pertama Kresno Buntoro menyatakan pelaksanaan hak pengejaran segera yang dimulai dari jalur tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE), dan landas kontinen harus memperhatikan kepentingan apa zona tersebut diadakan.<sup>21</sup> Hal ini disebabkan oleh karena adanya perbedaan status hukum antara perairan pedalaman dan laut teritorial di satu pihak dengan jalur tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan landas kontinen di lain pihak.

Di perairan pedalaman dan laut teritorial, Negara pantai mempunyai kedaulatan yang mutlak sehingga semua jenis pelanggaran yang dilakukan kapal asing dapat dilakukan pengejaran segera yang dimulai dari perairan tersebut. Sedangkan di jalur tambahan (*contiguous zone*), zona ekonomi eksklusif (ZEE), dan landas kontinen, Negara pantai hanya mempunyai kedaulatan dalam bidang tertentu untuk melindungi kepentingan - kepentingan tertentu tersebut sehingga penggunaan pengejaran segera dapat dimulai dari ketiga perairan tersebut apabila terjadi pelanggaran terhadap kepentingan-kepentingan yang tertentu tersebut di atas.

Dalam hal terjadinya pelanggaran kapal asing di jalur tambahan terhadap kepentingan Negara pantai mengenai pabean fiscal, imigrasi dan karantina, maka pengejaran segera dapat seketika dimulai. Apabila kapal asing tersebut melakukan pelanggaran pencurian ikan di jalur tambahan, maka pengejaran segera tetap dapat dimulai dari perairan tersebut. Hal ini jika dipandang dari kepentingan Negara pantai yang menguntungkan dengan menganggap bahwa perairan tersebut masuk dalam rejim zona ekonomi eksklusif (ZEE) meskipun dalam kenyataannya perairan tersebut merupakan jalur tambahan (*contiguous zone*). Jadi Negara pantai berhak menentukan perairan tersebut merupakan jalur tambahan (*contiguous zone*) atau zona ekonomi eksklusif (ZEE), tergantung pada kepentingan negara pantai.<sup>22</sup> Lebih lanjut, apabila terjadi pelanggaran oleh kapal asing di zona ekonomi eksklusif (ZEE), Negara pantai hanya dapat memulai melakukan tindakan pengejaran segera dari perairan tersebut jika pelanggaran kapal asing tersebut merupakan pelanggaran terhadap kepentingan perikanan. Pada zona ekonomi eksklusif (ZEE), negara pantai hanya mempunyai kedaulatan khusus di ruang air. Sedangkan status perairan di atasnya merupakan perairan internasional, sehingga semua Negara bebas untuk melakukan lintas pelayarannya.<sup>23</sup>

Meskipun demikian, apabila kapal asing yang melintasi zona ekonomi eksklusif (ZEE) menggunakan hak lintasnya tersebut melakukan pencurian ikan, secara langsung hak pengejaran segera dapat dimulai dari zona ekonomi eksklusif (ZEE). Di samping sebenarnya di luar kepentingan perikanan, Negara pantai juga dapat dimulai melakukan pengejaran

---

<sup>21</sup> Rani Rachelliana\*.

<sup>22</sup> Buntoro.

<sup>23</sup> Stephen S. Gao and Kelly H. Liu, 'Mantle Transition Zone Discontinuities beneath the Contiguous United States', *Journal of Geophysical Research: Solid Earth*, 2014 <<https://doi.org/10.1002/2014JB011253>>.

segera dari zona ekonomi eksklusif (ZEE) apabila terjadi pelanggaran terhadap kepentingan yang menyangkut instalasi-instalasi yang dibangun di atas zona ekonomi eksklusif (ZEE).

Dalam hal ini pelanggaran yang dimaksud adalah pelanggaran terhadap kepentingan Negara pantai yang berhubungan dengan landas kontinen. Sehingga dapat dikatakan bahwa Negara pantai dapat menentukan untuk melindungi kepentingan-kepentingan di instalasi – instalasi menggunakan rejim zona ekonomi eksklusif (ZEE) atau menggunakan rejim landas kontinen agar dapat dilakukan pengejaran segera yang dimulai dari zona ekonomi eksklusif (ZEE) meskipun pelanggaran yang dilakukan bukan menyangkut kepentingan untuk mana zona tersebut diadakan.

Selanjutnya, cara melaksanakan hak pengejaran segera pada ketiga perairan ini tidaklah berbeda dengan cara yang dilakukan di perairan pedalaman, laut teritorial. Hal ini sesuai dengan prosedur tetap operasi keamanan di laut, yaitu bahwa untuk penghentian kapal biasanya dimulai dengan memberikan perintah berhenti dengan memberikan tanda yang dapat didengar dan dilihat. Kemudian apabila cara tersebut tidak diindahkan, maka dapat dilakukan peringatan dengan peluru tajam yang dapat didengar dengan jelas. Apabila peringatan ini tidak juga diindahkan, maka dapat dilepaskan tembakan peluru tajam dengan ketentuan bahwa pada waktu menembak, tembakan harus diarahkan sedemikian rupa supaya sedapat mungkin tidak menimbulkan korban jiwa. Lebih lanjut, jika keadaan mendesak, supaya jangan ragu untuk mengambil tindakan kekerasan yang seimbang dengan keadaan sesungguhnya.<sup>24</sup>

Kewenangan untuk melakukan hak pengejaran segera atau hak hot pursuit di Indonesia diberikan kepada TNI – AL, bersama-sama dengan KPLP, maupun BAKAMLA. Atau dengan kata lain, masing-masing institusi mempunyai kewenangan untuk melaksanakan hak hot pursuit berdasarkan Undang-Undang masing-masing. Sehingga tidak ada permasalahan, ketika TNI –AL melaksanakan hot pursuit, ataupun instansi lain melaksanakan hot pursuit. Biasanya jika satu institusi melaksanakan hot pursuit, maka institusi yang lain hanya memonitor pelaksanaannya.<sup>25</sup> Selanjutnya, aparat yang berwenang melakukan pengejaran segera terhadap kapal-kapal asing yang melanggar hukum di perairan yurisdiksi nasional Indonesia dilakukan oleh kapal-kapal perang Republik Indonesia yang pengoperasiannya ditujukan untuk patrol keamanan laut serta berada di bawah komandan atau nakhoda yang melaksanakan tugasnya dengan wewenang atas nama Pemerintah Indonesia.

Sesuai lingkup tugas dan kewenangannya dapat melakukan pengejaran segera dan pemeriksaan atas kapal asing dalam hal kapal asing tersebut melakukan kegiatan yang dapat menimbulkan gangguan keamanan di laut; edapatan tertangkap tangan telah melakukan tindak pidana yang diatur dalam perundang-undangan Indonesia atau pelanggaran hukum lainnya; adanya laporan yang cukup dipercaya/terdapat petunjuk yang kuat bahwa suatu kapal asing di laut telah melakukan pelanggaran hukum di perairan yurisdiksi Indonesia; dan ada perintah dari komando atasan untuk melakukan pengejaran segera suatu kapal asing yang berada di perairan Indonesia karena disangka telah melakukan salah satu tindak pidana dalam perundang-undangan Indonesia.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> Tanaka.

<sup>25</sup> Buntoro.

<sup>26</sup> Buntoro.

Kapal patroli laut dalam melakukan pengejaran segera terdapat kapal asing yang melanggar hukum di wilayah yurisdiksi Indonesia dapat melakukan tindakan-tindakan, pada awal harus dilakukan dengan memberi tanda isyarat, misalnya dengan tanda suara atau isyarat bendera atau lampu optis, tidak diperhatikannya tanda isyarat, baru boleh dilanjutkan dengan tembakan peringatan, tembakan pertama dengan peluru hampa, juga tidak diindahkan dilanjutkan dengan tembakan dengan peluru tajam, dengan ketentuan bahwa waktu menembak, tembakan harus diarahkan di depan haluan kapal yang dikejar. Apabila melakukan perlawanan yang membahayakan kapal patroli atau jiwa orang, dapat dilakukan tindakan kekerasan yang seimbang, jika memungkinkan menghindari adanya korban jiwa.

Misalnya seperti pada kasus yang terjadi di Selat Malaka pada tanggal 2 Juni 1988 yang melibatkan kapal "Siribua", salah satu kapal perang armada Republik Indonesia yang sedang melakukan patroli laut, telah menembak salah satu dari enam buah kapal asing yang mengambil kekayaan laut di daerah teritorial Republik Indonesia tanpa izin. Peristiwa ini terjadi pada posisi 04.11 Lintang Utara dan 98.35 Bujur Timur dimana dalam jarak dua atau tiga mil KRI "Siribua" mendeteksi adanya enam buah kapal asing yang sedang melakukan kegiatan di laut perairan Republik Indonesia. Usaha pengejaran yang dilakukan KRI "Siribua" memberikan isyarat dengan bendera yang disusul isyarat optis agar kapal itu mendekat untuk diperiksa. Namun, keenam kapal itu bukannya mendekat malah sebaliknya mereka melarikan diri, kemudian oleh kapal RI. Siribua dikejar dan diberikan tembakan peringatan ke udara akan tetapi kapal asing itu tetap melarikan diri sambil menambah kecepatannya. Selanjutnya KRI Siribua menembakkan meriam 40 MM sebanyak dua buah ke arah haluan kapal asing itu dan kapal asing tersebut merubah haluan kapal untuk mengadakan perlawanan. Tidak ada jalan lain bagi KRI Siribua kecuali menembakkan meriam 12,7 INCI ke arah lambung kapal tersebut sebanyak lima buah peluru. Tindakan tersebut ternyata berakibat fatal bagi kapal asing tersebut.

Dalam kasus tersebut jelas terlihat bahwa kapal pengejar sudah melampaui kewenangan dari prosedur yang telah ditetapkan. Hal ini terjadi karena berbagai sebab yang mempengaruhi yaitu situasi dan kondisi pada waktu dilaksanakannya operasi pengejaran tersebut. Meskipun prosedur pengejaran terhadap kapal asing tersebut telah dilaksanakan, tetapi dalam kenyataannya tindakan pengejaran yang dilakukan sampai menyebabkan kapal yang dikejar berakibat fatal.

### **Kesimpulan**

Pengejaran harus dilakukan oleh pihak yang berwenang dari Negara pantai dan mempunyai alasan yang cukup serta meyakinkan bahwa kapal asing tersebut telah melakukan pelanggaran hukum di perairan yurisdiksi negara pantai. Pengejaran itu harus dimulai ketika kapal asing atau salah satu sekocinya ada di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, jalur tambahan atau zona ekonomi eksklusif. Pengejaran itu hanya dapat dilanjutkan di luar laut wilayah, di luar jalur tambahan atau di luar zona ekonomi eksklusif bila pengejaran itu terus menerus dan tidak terputus. Pengejaran hanya boleh dimulai setelah memberi suatu tanda berhenti dari suatu jarak yang dapat dilihat atau

didengar oleh kapal asing tersebut. Hak pengejaran itu harus dihentikan sesaat kapal yang dikejar itu telah memasuki laut wilayah Negara pihak ketiga.

Batas kewenangan Indonesia dalam penggunaan hak pengejaran segera di wilayah perairannya, Indonesia dapat melakukan tindakan-tindakan, diawali harus dilakukan dengan memberi tanda isyarat, misalnya dengan tanda suara atau isyarat bendera atau lampu optis, tidak diperhatikannya tanda isyarat, baru boleh dilanjutkan dengan tembakan peringatan, tembakan pertama dengan peluru hampa, juga tidak diindahkan dilanjutkan dengan tembakan dengan peluru tajam, dengan ketentuan bahwa waktu menembak, tembakan harus diarahkan di depan haluan kapal yang dikejar. Apabila melakukan perlawanan yang membahayakan kapal patroli atau jiwa orang, dapat dilakukan tindakan kekerasan yang seimbang, jika memungkinkan menghindari adanya korban jiwa. Pengejaran segera itu dihentikan apabila kapal asing tersebut memasuki wilayah perairan Negara lain.

#### Daftar Pustaka

- Afriansyah, Arie, 'KEWENANGAN NEGARA PANTAI DALAM MENGELOLA WILAYAH LAUT', *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 2015 <<https://doi.org/10.21143/jhp.vol45.no4.-63>>
- Buntoro, Laksamana Pertama Kresno, 'No Title' (Kadiskumal TNI - AL di Jakarta)
- Carmack, Eddy, Peter Winsor, and William Williams, 'The Contiguous Panarctic Riverine Coastal Domain: A Unifying Concept', *Progress in Oceanography*, 2015 <<https://doi.org/10.1016/j.pocean.2015.07.014>>
- Fathun, Laode Muhamad, 'ASEAN Contemporary Security: Maritime Diplomacy in Handling of Maritime Security Threats in Malaka Strait', *Insignia: Journal of International Relations*, 2019 <<https://doi.org/10.20884/1.ins.2019.6.1.1414>>
- Gao, Stephen S., and Kelly H. Liu, 'Mantle Transition Zone Discontinuities beneath the Contiguous United States', *Journal of Geophysical Research: Solid Earth*, 2014 <<https://doi.org/10.1002/2014JB011253>>
- Harliza, Elvinda Rima, and Tomy Michael, 'PENEGAKAN HUKUM ILLEGAL FISHING', *Mimbar Keadilan*, 2020 <<https://doi.org/10.30996/mk.v13i1.3054>>
- Pastika, Kapten TNI - AL Ketut, 'Petugas Teknis Pada Pangkalan TNI - AL Denpasar' (Petugas Teknis pada Pangkalan TNI - AL Denpasar, Jl. Raya Sesetan No. 331 Denpasar Selatan - Bali)
- Purwaka, Tommy Hendra, 'TINJAUAN HUKUM LAUT TERHADAP WILAYAH NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA', *Mimbar Hukum - Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, 2015 <<https://doi.org/10.22146/jmh.16024>>
- Rani Rachelliana\*, Nanik Trihastuti, Lazarus Tri Setyawanta, 'IMPLEMENTASI HAK PENGEJARAN SEKETIKA TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA PERIKANAN SESUAI KONVENSI PERSERIKATAN BANGSA-BANGSA TENTANG HUKUM LAUT TAHUN 1982', *Diponegoro Law Review*, 2016
- Saraswati, Ninda, 'Hukum Laut Internasional', *Jurnal Hukum Laut*, 2017
- Sonata, Depri, 'Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris', *Fiat Justisia*, 2014
- Sudini, Luh Putu, *Pengelolaan Pencemaran Laut Di Indonesia*, 3rd edn (Surabaya: R.A. De Rozarie, 2015)
- Suhartoyo, Suhartoyo, 'Perlindungan Dan Keselamatan Kerja Dikapal: Suatu Tinjauan Normatif', *Administrative Law and Governance Journal*, 2018 <<https://doi.org/10.14-710/alj.v1i3.306-325>>

DiH: Jurnal Ilmu Hukum  
Volume 17 Nomor 1  
Februari 2021  
Luh Putu Sudini  
I Gusti Bagus Suryawan  
Nella Hasibuan

Susetyorini, Peni, 'KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA DALAM PERSPEKTIF UNCLOS 1982', *Masalah-Masalah Hukum*, 2019 <<https://doi.org/10.14710/mmh.48.2.2019.164-177>>

Tanaka, Yoshifumi, *The International Law of the Sea, The International Law of the Sea*, 2019 <<https://doi.org/10.1017/9781108545907>>

Zairi, Hozairi Za, 'PERANCANGAN ENTERPRISE RESOURCE PLANNING BADAN KEAMANAN KELAUTAN INDONESIA UNTUK MEMBANGUN SINERGI KELEMBAGAAAN NEGARA', *Joutica*, 2019 <<https://doi.org/10.30736/jti.v4i2.334>>