

DOI: <https://doi.org/10.31933/unesrev.v5i2>

Diterima: 24/11/2022, Diperbaiki: 30/11/2022, Diterbitkan: 07/12/2022

KEWAJIBAN LIBYA TERHADAP INDONESIA TERKAIT TUMPAHNYA MINYAK MENTAH YANG MENCEMARI PERAIRAN INDONESIA

Yosua Yanko

Fakultas Hukum Universitas Surabaya, Indonesia.

Email: yosuayankoh@gmail.com*Corresponding Author: Yosua Yanko*

ABSTRACT

Legal research on the Libya's obligations to Indonesia regarding the crude oil spilled that polluted Indonesia's sea, which is created liability based on international agreements regarding marine pollution because the Libya has ratified the international agreement. Therefore Libya must comply with the provisions of the United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Stockholm Declaration and Rio de Janeiro Declaration 1992. The purpose of this research is to find out the liability carried out by the Libya due to the crude oil spilled that polluted Indonesian's sea due to an accident with the MV Sinar Kapuas from Singapore. Normative methods used in this study focus on the strict liability principle and sea international treaties, including the United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Stockholm Declaration and Rio de Janeiro Declaration 1992. Marine pollution by crude oil carried out by the MT Alyarmouk from Libya created a liability which is determined as strict liability by the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.

Keywords: *Strict Liability, Oil Pollution Damage, Sea Pollution.*

ABSTRAK

Penelitian hukum mengenai kewajiban negara Libya terhadap Indonesia terkait tumpahnya minyak mentah yang mencemari perairan Indonesia, dimana hal itu menimbulkan tanggung jawab berdasarkan perjanjian internasional mengenai pencemaran laut karena negara Libya adalah salah satu dari anggota terkait perjanjian internasional tersebut. Maka negara Libya harus mentaati ketentuan-ketentuan dalam *United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Deklarasi Stockholm dan Deklarasi Rio de Janeiro 1992*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tanggung jawab yang dilakukan oleh Negara Libya akibat tumpahan minyak

mentah yang mencemari perairan Indonesia akibat insiden tubrukan dengan kapal MV Sinar Kapuas asal Singapura. Metode normatif digunakan dalam penelitian ini berfokus pada prinsip *strict liability* dan perjanjian internasional laut, diantaranya adalah *United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982*, *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969*, Deklarasi Stockholm dan Deklarasi Rio de Janeiro 1992. Pencemaran laut oleh minyak mentah yang dilakukan oleh kapal tanker MT Alyarmouk asal Libya menimbulkan tanggung jawab yang mana oleh *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* ditentukan sebagai tanggung jawab mutlak.

Kata Kunci: Tanggungjawab Mutlak, Tumpahan Minyak Mentah, Pencemaran Laut.

PENDAHULUAN

Pada tanggal 2 Januari 2015 terjadi tabrakan antara kapal tanker berbendera Libya dengan kapal pengangkut barang berbendera Singapura di selat Singapura. Tabrakan ini mengakibatkan robeknya lambung dari kapal tanker berbendera Libya tersebut dan mengakibatkan minyak yang dibawa oleh kapal tanker tersebut tertumpah di perairan sekitar. Minyak yang tertumpah ke laut tersebut menimbulkan kerusakan ekosistem sekitarnya. Indonesia dan Singapura adalah negara yang terdampak dari tumpahnya minyak di perairan tersebut.

Laut adalah hal yang mendapatkan perlindungan dari hukum internasional. Negara yang menimbulkan pencemaran di laut wajib bertanggung jawab berupa pemberian ganti rugi kepada negara-negara yang terdampak dari pencemaran tersebut seperti telah diatur dalam pasal 235 *United Nations Convention on The Law of the Sea 1982* dan untuk tanggung jawab akibat pencemaran laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak telah diatur secara khusus dalam pasal 3 ayat (1) *International Convention on Civil Liability for oil Pollution Damage 1969*.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian melalui penulisan hukum dengan judul “Kewajiban Internasional Negara Bendera Kapal Atas Pencemaran Laut Akibat Tubrukan Kapal Ditinjau Dari *United Nations Convention on The Law of the Sea 1982* dan *International Convention on Civil Liability for oil Pollution Damage 1969* : Kasus Kapal Alyarmouk Libya”

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (yuridis normatif), merupakan penelitian kepustakaan, yaitu penelitian yang dilakukan ditujukan pada peraturan perundang-undangan yang tertulis dan berbagai literatur yang berkaitan dengan permasalahan ini. Pendekatan masalah dalam penelitian ini adalah *conceptual approach*, yakni pendekatan dimana peneliti membahas pendapat para sarjana sebagai landasan pendukung dan *statute approach*, yakni pendekatan yang dilakukan dengan mengkaji kasus ini dari peraturan perundang – undangan yang terkait. Bahan hukum untuk penelitian ini terdiri atas Bahan Hukum Primer, yakni *United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982*, *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969*, Deklarasi Stockholm, Deklarasi Rio de Janeiro 1992, *Safety Of Life At Sea*, *International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972*. Bahan Hukum Sekunder, yakni berupa buku-buku hukum, karya tulis ilmiah, ataupun buku-buku lain yang terkait dengan penelitian ini, seperti majalah, surat kabar, dan sumber dari beberapa situs internet yang berkaitan dengan permasalahan di atas. Adapun langkah-langkah penelitian yang saya lakukan adalah Mengidentifikasi fakta hukum, mengeliminasi hal-hal yang tidak relevan,

dan menetapkan isu hukum; Pengumpulan bahan-bahan hukum; Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan; Menarik kesimpulan yang menjawab isu hukum; dan Memberikan preskripsi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Pihak dalam hal ini kapal tanker MT Alyarmouk berkewajiban memberi ganti rugi kepada Indonesia karena wilayah perairannya tercemar oleh minyak mentah akibat tubrukan dengan kapal MV Sinar Kapuas.

Pembahasan

Lahirnya tanggung jawab negara disebabkan antara lain oleh pelanggaran perjanjian bilateral, perjanjian multilateral atau konvensi internasional yang mana dalam kasus ini terjadi pelanggaran dalam konvensi internasional yakni *United Nations Convention on the Law Of the Sea* 1982 dan *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969.

Menurut pasal 235 *United Nations Convention on the Law Of the Sea* 1982 dan pasal 3 ayat (1) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 kapal tanker milik Libya yakni MT Alyarmouk memiliki kewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada Indonesia yang wilayah perairannya tercemari oleh minyak mentah yang dibawa oleh kapal tanker milik Libya yakni MT Alyarmouk akibat terjadinya insiden tubrukan kapal antara kapal tanker MT Alyarmouk dengan kapal MV Sinar Kapuas.

Aturan mengenai pertanggungjawaban negara dalam masalah pencemaran di lintas batas negara lain dapat ditemukan dalam prinsip 21 Deklarasi Stockholm yang berbunyi sebagai berikut:

State have, in accordance with the Charter of the United Nations and the Principle of International Law, the sovereign right to exploit their own resources pursuant to their own environmental policies, and the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other states of areas beyond the limits of national jurisdiction.

Dalam prinsip ini dijelaskan bahwa setiap negara dalam melakukan aktivitasnya di dalam yurisdiksinya maka harus memperhatikan juga keadaan lingkungan sekitar agar tidak tercemar akibat dari aktivitas-aktivitas yang dilakukan oleh negara tersebut. Negara juga harus bertanggungjawab untuk memastikan bahwa aktivitas-aktivitas yang dilakukan oleh mereka tidak mengakibatkan kerusakan lingkungan.

Menurut HR Ridwan (Ridwan, 2006), tanggung jawab dalam kamus hukum dapat diistilahkan sebagai *liability* dan *responsibility*, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik.

Maka dalam kasus tubrukan antara kapal tanker MT Alyarmouk milik Libya dengan kapal MV Sinar Kapuas milik Singapura dapat digunakan prinsip pertanggungjawaban mutlak (*strict liability*) karena dalam peristiwa ini seorang individu dalam hal ini negara bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya dengan tidak sengaja dan tidak diperkirakan.

Abdulkadir Muhammad (Muhammad, 2010) berpendapat bahwa tanggung jawab mutlak adalah tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja.

Berdasarkan pembagian perbedaan makna antara *liability* dengan *responsibility* dapat terlihat perbedaan peruntukannya. *Liability* diterapkan terhadap pertanggungjawaban hukum

yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum sedangkan *responsibility* diterapkan terhadap pertanggungjawaban politik.

Tanggung gugat berupa pemberian ganti rugi harus diberikan oleh pihak negara Libya kepada pihak negara Indonesia akibat pencemaran perairan di wilayah Indonesia yang diakibatkan oleh kapal tanker miliknya.

Terdapat sebuah prinsip di dalam deklarasi Rio de Janeiro 1992 yang dikenal sebagai *Polluter Pays Principle* yakni prinsip yang mewajibkan pemberian ganti rugi oleh pihak yang menyebabkan pencemaran. Prinsip ini terdapat dalam deklarasi Rio de Janeiro 1992 yakni dalam prinsip 16 yang berbunyi sebagai berikut:

“National authorities should endeavour to promote the internalization of environmental costs and the use of economic instruments, taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution, with due regard to the public interest and without distorting international trade and investment”.

Dalam aturan 5 dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 dijelaskan bahwa setiap kapal diwajibkan untuk melakukan pengamatan dengan baik serta dengan pendengaran untuk mengawasi keadaan sekitar untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan seperti tubrukan antar kapal dan diwajibkan untuk menggunakan semua sarana dan fasilitas yang ada pada kapal untuk melakukan pengamatan agar terhindar dari kemungkinan-kemungkinan bahaya yang bisa terjadi.

Dalam aturan 6 dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 dijelaskan bahwa setiap kapal juga diwajibkan untuk melaju dengan kecepatan aman agar apabila terjadi kemungkinan-kemungkinan akan terjadinya tubrukan antar kapal maka kapal tersebut dapat memiliki waktu dan ruang yang cukup untuk segera merubah haluan kapalnya untuk mencegah tubrukan yang akan terjadi atau bahkan untuk menghentikan laju kapal agar tidak terjadi tubrukan antar kapal.

Dalam aturan 7 huruf a dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 dijelaskan bahwa setiap kapal diwajibkan untuk menggunakan setiap sarana dan fasilitas yang dimiliki oleh kapal tersebut untuk menghindari kemungkinan-kemungkinan tubrukan yang bisa saja terjadi. Namun apabila timbul keraguan terhadap keberadaan akan bahaya maka pihak kapal harus menganggap bahwa keberadaan bahaya tersebut ada sebagai langkah antisipasi pencegahan tubrukan atau bahaya lainnya.

Dalam aturan 7 huruf b dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 dijelaskan bahwa kapal yang memiliki sistem radar harus digunakan dengan sebaik mungkin untuk melakukan penginderaan terhadap situasi dan kondisi di sekitar kapal untuk mencegah terjadinya kemungkinan bahaya-bahaya yang tidak diinginkan. Dengan menggunakan sistem radar dengan baik maka dapat dimungkinkan untuk sekiranya mendapatkan peringatan dini akan adanya bahaya di depan atau di sekitar kapal sehingga dapat mengambil keputusan sedari awal agar terhindar dari bahaya yang tidak diinginkan.

Dalam aturan 7 huruf d dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 dijelaskan bahwa setiap kapal harus mempertimbangkan ada atau tidaknya ancaman bahaya tubrukan yakni dengan menggunakan sistem radar yang dimiliki apabila pada sistem radar milik kapal tersebut terpantau terdapat keberadaan kapal lain namun tidak menunjukkan pergerakan yang berarti maka haruslah ancaman bahaya tubrukan tersebut dianggap ada sebagai langkah antisipasi pencegahan tubrukan. Bentuk pertimbangan lainnya adalah apabila pada sistem radar milik kapal terdeteksi keberadaan kapal yang sedang bergerak maka dimungkinkan kapal tersebut berada pada posisi dekat atau dimungkinkan sebuah kapal besar sedang mendekat.

Apabila terjadi hal-hal seperti demikian maka pihak kapal harus menganggap bahwa ancaman akan terjadinya tubrukan itu ada.

Dalam aturan 8 huruf a dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 dijelaskan bahwa setiap apabila akan terjadi peristiwa tubrukan maka proses pengalihan kapal atau perpindahan arah kapal harus segera dilakukan dengan cepat agar tubrukan dapat segera dihindari. Perubahan haluan juga harus disertai dengan waktu yang lapang dan ruang yang cukup dan tidak lupa juga memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik.

Dalam aturan 8 huruf b dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 dijelaskan bahwa apabila kapal hendak berubah haluan atau berubah kecepatan maka dibutuhkan tempat yang cukup agar tidak bertubrukan dengan kapal lain karena dengan melakukan perubahan kecepatan dan haluan sedari awal maka keberadaan kapal yang merubah haluan dan kecepatannya tersebut akan bisa terdeteksi oleh kapal yang berada di sekitarnya dan semua pihak yang berada di sekitarnya dapat segera mengantisipasi dengan cepat perubahan-perubahan yang terjadi akibat adanya sebuah kapal yang berubah haluan dan menurunkan kecepatannya.

Dalam aturan 8 huruf d dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 dijelaskan bahwa setiap kapal yang hendak berubah haluan harus melakukan perubahan dengan hati-hati agar saat melakukan perubahan haluan tidak sampai bersinggungan dengan kapal lain. Sehingga dengan adanya jarak yang aman maka perubahan haluan kapal dapat terlaksana dengan berhasil.

Dalam aturan 8 huruf e dari *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 dijelaskan bahwa dapat dilakukan pengurangan kecepatan atau bahkan pemberhentian kapal dan menjalankan kapal ke arah mundur agar tubrukan tidak terjadi yang mana hal ini mungkin dapat diterapkan apabila dalam keadaan yang sudah sangat mendesak dan tidak adanya ruang yang cukup untuk berubah haluan bagi kapal tersebut.

Dalam pasal 94 ayat (3) dan (4) *United Nations Convention on the Law Of the Sea* 1982 terdapat ketentuan yang menyepakati aspek keselamatan dari kapal yang mencakup inter alia, konstruksi, perlengkapan dan kelayakan untuk melaut, awak kapal dan pelatihannya, penggunaan sinyal, jalinan komunikasi, pencegahan tabrakan, kontrol dan pengurangan polusi air. Ditentukan juga bahwa negara bendera wajib menentukan batasan-batasan yang perlu untuk memastikan keselamatan selama di laut dengan melakukan survei secara periodik dengan menggunakan alat ukur yang berkualifikasi.

Dalam pasal 94 ayat (5) *United Nations Convention on the Law Of the Sea* 1982 ditentukan bahwa negara-negara harus memastikan bahwa hal tersebut dapat diterima secara umum dengan regulasi internasional, prosedur dan penerapannya.

Di dalam *regulation* 6 huruf a dari *Safety Of Life At Sea* diatur mengenai inspeksi dan survey terhadap kelaikan kapal dalam melaut yang mana inspeksi dan survey ini dilakukan oleh petugas administrasi.

Di dalam *regulation* 11 dari *Safety Of Life At Sea* ditentukan bahwa setelah melakukan survey maka perlu diadakan untuk perawatan kondisi setelah survey dilakukan. Kondisi dan perlengkapan kapal harus diperhatikan dan dirawat sesuai dengan ketentuan dari aturan-aturan yang berlaku untuk memastikan bahwa kondisi kapal tetap baik untuk melakukan pelayaran tanpa menimbulkan bahaya bagi kapal atau awak kapal.

Dalam peristiwa tubrukan kapal antara MT Alyarmouk dengan MV Sinar Kapuas disebabkan oleh *human error* dan permasalahan navigasi yang mana hal ini merupakan bentuk kelalaian dalam menaati aturan-aturan aman untuk mencegah terjadinya tubrukan dan kelalaian

dalam menerapkan aturan-aturan tersebut mengakibatkan pihak lain dirugikan dalam kasus ini Indonesia yang wilayah perairannya tercemar akibat tumpahan minyak berjenis *Madura Crude Oil* yang dibawa oleh kapal tanker MT Alyarmouk. Tumpahan minyak berjenis *Madura Crude Oil* ini mengakibatkan timbulnya kewajiban untuk bertanggungjawab berupa ganti rugi.

Di dalam pasal 235 *United Nations Convention on the Law Of the Sea* 1982 dijelaskan bahwa setiap negara bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban internasional mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, sehingga semua negara harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional.

Mengenai bentuk ganti rugi telah diatur oleh sebuah konvensi yakni *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 yang mana konvensi ini mengharuskan kapal tanker yang telah mengakibatkan timbulnya kerugian pada negara pantai untuk memberikan ganti kerugian yang di derita oleh orang atau kepentingan yang telah menjadi korban dari pengotoran laut yang disebabkan. Jadi kewajiban ganti rugi pada konvensi ini didasarkan pada prinsip *strict liability* (tanggung jawab mutlak) yang mana mewajibkan pembayaran ganti rugi timbul sesaat setelah terjadinya kerugian tersebut dengan tidak lagi mempersoalkan salah atau tidaknya kapal tanker tersebut.

Dalam Pasal 1 ayat (5) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 menjelaskan tentang jenis minyak yang dapat dikenai pertanggungjawaban yakni minyak jenis *persistent oil* seperti *crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil, dan whale oil*.

Sehingga yang menjadi wewenang dalam pemberian tanggung jawab adalah minyak-minyak dengan jenis-jenis diatas yang mana dalam kasus peristiwa tubrukan antara kapal tanker MT Alyarmouk milik Libya dengan kapal MV Sinar Kapuas milik Singapura jenis minyak yang ditumpahkan adalah *Madura Crude Oil* yang termasuk sebagai kategori dari *crude oil*. Maka dengan demikian pembebanan kewajiban tanggung jawab dapat dilakukan berdasarkan konvensi ini yakni *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969.

Di dalam pasal 3 ayat (1) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 bahwa ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tanker yang bersangkutan.

Dengan mendasarkan pada ketentuan diatas maka ketika terjadi peristiwa tumpahnya minyak oleh kapal tanker baik akibat tubrukan atau apapun maka pihak kapal tanker secara otomatis langsung berkewajiban untuk bertanggung jawab kepada negara pantai yang wilayah perairannya tercemari oleh muatan minyak yang diangkutnya asalkan dengan ketentuan bahwa minyak yang dibawa oleh kapal tanker tersebut termasuk jenis *persistent oil*.

Peristiwa pencemaran di laut yang diakibatkan oleh tumpahan minyak yang mana pernah terjadi kasus yang hampir serupa namun berbeda pernah terjadi pada tahun 2010 di teluk Meksiko yang mana pipa bawah laut dari kilang milik British Petroleum bocor dan mencemari wilayah perairan milik negara Amerika Serikat dan Meksiko yang pada akhirnya diselesaikan dengan memberi uang ganti rugi kepada Amerika Serikat dan Meksiko oleh British Petroleum. Dalam kasus ini pihak penyebab pencemaran secara langsung memiliki kewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada negara-negara yang wilayah perairannya tercemari oleh minyak mentah.

KESIMPULAN

Pihak kapal tanker MT Alyarmouk asal Libya memiliki kewajiban untuk memberi ganti rugi kepada Indonesia yang wilayah perairannya tercemari oleh minyak mentah akibat insiden tubrukan kapal antara MT Alyarmouk asal Libya dengan kapal MV Sinar Kapuas asal Singapura. Berdasar ketentuan dalam *United Nations Convention on the Law Of the Sea* dijelaskan bahwa setiap negara bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban internasional mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, sehingga semua negara harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional. Oleh sebab itu pihak kapal tanker MT Alyarmouk yang dioperasikan langsung oleh Otoritas Kelautan Nasional Libya wajib memberikan ganti rugi kepada Indonesia atas tercemarnya wilayah perairan Indonesia. Berdasar pada ketentuan dalam *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* bahwa ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tanker yang bersangkutan. Kewajiban ganti rugi pada konvensi ini didasarkan pada prinsip *strict liability* (tanggung jawab mutlak) yang mana mewajibkan pembayaran ganti rugi timbul sesaat setelah terjadinya kerugian tersebut dengan tidak lagi mempersoalkan salah atau tidaknya kapal tanker tersebut. Dengan begitu pihak kapal tanker MT Alyarmouk asal Libya secara langsung memiliki kewajiban untuk memberi ganti rugi kepada Indonesia yang wilayah perairannya tercemar akibat tumpahan minyak mentah yang diangkut oleh kapal tanker MT Alyarmouk asal Libya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, K. (2015). *Hukum Laut Internasional dalam Perkembangan*. Bandar Lampung: Justice Publisher.
- Attard, D. J. (2016). *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume III*. Oxford: Oxford University Press.
- Masdin. (2016). IMPLEMENTASI KETENTUAN-KETENTUAN UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA (UNCLOS) 1982 TERHADAP PERLINDUNGAN DAN PELESTARIAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA. *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion Edisi 2 Volume 4*.
- Muhammad, A. (2010). *Hukum Perusahaan Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Ningsih, N. K. (2016). PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA TERHADAP PENCEMARAN LAUT TIMOR OLEH TUMPAHAN MINYAK AUSTRALIA BERDASARKAN UNCLOS III 1982 DAN HUKUM LINGKUNGAN INTERNASIONAL. *JOM Fakultas Hukum Volume III No. 1*.
- Ridwan, HR. (2006). *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sands, P. (2003). *Principles of International Environmental Law*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Suhaidi. (2004). *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang bersumber dari kapal konsekuensi penerapan hak pelayaran internasional melalui perairan Indonesia*. Bandung: PT.Alumni.

- Susetyorini, P. (2019). KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA DALAM PERSPEKTIF UNCLOS 1982. Masalah-Masalah Hukum Jilid 48 No.2. <https://doi.org/10.14710/mmh.48.2.2019.164-177>
- Syofyan, A. (2010). TANGGUNG JAWAB DALAM PENCEMARAN LAUT YANG DISEBABKAN OLEH MINYAK MENURUT HUKUM INTERNASIONAL. Jurnal Inspirasi Vol. 1 No. X.
- Wartini, S. (2017). THE ROLE OF THE COASTAL STATES TO THE PROTECTION OF MARINE ENVIRONMENT IN JOINT DEVELOPMENT AGREEMENT. Indonesian Journal of International Law Vol. 14 No. 14. DOI: 10.17304/ijil.vol14.4.701
- Zwinge, T. (2011). DUTIES OF FLAG STATES TO IMPLEMENT AND ENFORCE INTERNATIONAL STANDARDS AND REGULATIONS – AND MEASURES TO COUNTER THEIR FAILURE TO DO SO. Journal of International Business and Law Vol. 10 Iss. 2 Article 5.
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (CLC 1969).
- International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972.
- Safety Of Life At Sea (SOLAS).
- United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982 (UNCLOS 1982).