

KEPERLUAN UNDANG-UNDANG LALUAN IKHLAS DI LAUT WILAYAH MALAYSIA (*The Need of the Law of Innocent Passage in Malaysia*)

Nur Nabila Jaafar¹
A181730@siswa.ukm.edu.my

Wan Siti Adibah Wan Dahalan²
wsa@ukm.edu.my

Fakulti Undang-undang, Universiti Kebangsaan Malaysia, 43600 Bangi, Selangor, Malaysia.^{1&2}

Pengarang koresponden (*Corresponding author*):²

Rujukan makalah ini (*To cite this article*): Nur Nabila Jaafar & Wan Siti Adibah Wan Dahalan. (2024). Keperluan undang-undang laluan ikhlas di laut wilayah Malaysia. *Kanun: Jurnal Undang-undang Malaysia*, 36(2), 243–262. [https://doi.org/10.37052/kanun.36\(2\)no4](https://doi.org/10.37052/kanun.36(2)no4)

Peroleh: <i>Received:</i>	31/1/2024	Semakan: <i>Revised</i>	17/5/2024	Terima: <i>Accepted:</i>	1/7/2024	Terbit dalam talian: <i>Published online</i>	19/7/2024
------------------------------	-----------	----------------------------	-----------	-----------------------------	----------	---	-----------

Abstrak

Malaysia antara negara yang meratifikasikan Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa (KUULA) 1982 dan menggunakan konvensyen ini sebagai panduan untuk mentadbir laut wilayah secara berkesan. Pada tahun 2012, Akta Laut Wilayah telah digubal oleh kerajaan sebagai inisiatif untuk menggunakan KUULA 1982 pada peringkat domestik. Namun begitu, realitinya, Akta Laut Wilayah 2012 yang dikuatkuasakan tidak menyentuh penggunaan dan penyeliaan laluan ikhlas untuk perairan Malaysia secara spesifik. Akta ini tidak mencukupi untuk memastikan penyeliaan laluan ikhlas di perairan wilayah Malaysia secara domestik dapat diusahakan dengan jayanya. Objektif kajian ini adalah untuk mengkaji kewujudan dan perkembangan konsep laluan ikhlas di perairan wilayah, mengenal pasti peruntukan hak laluan ikhlas dalam perairan wilayah di bawah KUULA 1982, mengkaji pelaksanaan laluan ikhlas dalam undang-undang domestik Malaysia dan Australia, dan untuk melihat penambahbaikan yang dapat dilakukan oleh Malaysia dalam pemerkasaan undang-undang domestik berkenaan laluan ikhlas di lautan wilayah. Metodologi kajian yang digunakan dalam penulisan ini berbentuk kualitatif melalui kaedah perpustakaan, kaedah perbandingan

dan kaedah analisis kritis. Dapatan kajian ini ialah Malaysia tidak mempunyai peruntukan undang-undang domestik yang komprehensif untuk laluan ikhlas di perairan wilayah, manakala Australia telah mengadaptasi peruntukan KUULA 1982 yang berkaitan dengan laluan ikhlas di perairan wilayah secara terus dalam undang-undang domestiknya. Cadangan penambahbaikan yang dapat dilakukan oleh Malaysia adalah seperti mencontohi Australia untuk mengadaptasi peruntukan KUULA 1982 secara terus dalam Akta Laut Wilayah 2012, menggubal akta baharu dan menyusun semula set undang-undang domestik untuk laut.

Kata kunci: Maritim, undang-undang laut, laut wilayah, KUULA 1982, laluan ikhlas, undang-undang antarabangsa

Abstract

Malaysia has ratified the 1982 United Nation Convention Law of the Sea (UNCLOS) 1982 and uses this convention as a guide to govern the country's territorial sea. In 2012, the Territorial Sea Act was issued by the government as an initiative to implement UNCLOS 1982 domestically. However, Territorial Sea Act 2012 does not properly govern innocent passage in territorial waters. This Act is not sufficient to ensure that the governance of Malaysian innocent passage can be implemented domestically. The objective of this study is to observe the history and development of the concept of innocent passage in the territorial sea, to identify the provisions of the right of innocent passage in the territorial sea under the UNCLOS 1982 and to study the implementation of the innocent passage in the domestic laws of Malaysia and Australia and to suggest improvements that can be executed by Malaysia in strengthening domestic laws regarding innocent passage. The research methodology used in this study is qualitative through armchair method, comparative method and critical analysis method. The findings of this study is that Malaysia does not have a comprehensive domestic law for innocent passage while Australia has directly adapted the provision of UNCLOS 1982 related to innocent passage in the territorial sea into its domestic law. Suggested improvements that can be made is that Malaysia emulates Australia to adapt the provisions of UNCLOS 1982 directly into the Territorial Sea Act 2012, the drafting of a new act specifically for innocent passage, and reorganization of the set of domestic laws of the sea.

Keywords: Maritime, law of the sea, territorial sea, UNCLOS 1982, innocent passage, international law

PENDAHULUAN

Laut wilayah merupakan tunjang negara kerana kedudukannya yang sangat penting bukan sahaja dari aspek ekonomi, malah aspek keselamatan kerana jaraknya yang dekat dengan tanah sesebuah negara (Larson, 1992).

Pada peringkat awal, konsep laut yang digunakan oleh orang Mediterranean Purba dan orang Zaman Pertengahan ialah suatu kawasan perairan yang bebas dan tidak dimiliki oleh sesiapa dan boleh digunakan untuk apa-apa tujuan yang sah yang tidak melanggar peruntukan undang-undang. Konsep yang dikenali sebagai *mare liberum* ini diperkenalkan oleh Hugo Grotius (Yano, 2019). Namun begitu, setelah beberapa ketika, dikatakan pula bahawa konsep laut wilayah ini diperkenalkan oleh pakar undang-undang di Belanda, iaitu Bynkershoek, pada abad ke-18, yang menyatakan bahawa negara perairan pantai mempunyai kedaulatan di kawasan pantai laut yang dapat dikira menggunakan cara peraturan satu tembakan meriam, iaitu jarak satu meriam apabila ditembak (Florsheim, 1970). Walaupun konsep ini telah diperkenalkan, negara Skandinavia yang terdiri daripada negara Sweden, Denmark dan Norway menggunakan konsep yang berbeza daripada amalan peraturan satu tembakan meriam tersebut. Pada awalnya, negara ini beranggapan bahawa kawasan empat batu nautika dari panjang persisiran pantai negara masing-masing sebagai laut wilayah (Varghese, 1985).

Pada abad ke-19 (1803–1815), berlaku perang yang dikenali sebagai Perang Napoleon. Pada ketika itu, British dan Perancis turut menggunakan konsep tiga batu nautika untuk menentukan zon neutral perang, seterusnya mengadaptasi penggunaan tiga batu nautika sebagai laut wilayah yang dicadangkan oleh Amerika Syarikat secara tidak langsung (Swarztrauber, 1970). Setelah British mengadaptasi penggunaan tiga batu nautika sebagai jarak laut wilayah secara rasmi secara tidak langsung, negara Komanwel yang merupakan negara jajahannya turut menggunakan jarak tersebut. Bagi Amerika Syarikat pula, pada tahun 1862, pengukuran jarak laut wilayah, iaitu sebanyak tiga batu nautika ditegaskan sekali lagi oleh Setiausaha Negara Amerika Syarikat, Seward yang menyokong penggunaan peraturan satu tembakan meriam yang bersamaan tiga batu nautika sebagai jarak yang diukur untuk mengetahui kadar perairan pantai (Swarztrauber, 1970).

Namun begitu, isu bagi peraturan satu tembakan meriam ini timbul apabila terdapatnya kekaburan (Nemeth et al., 2014) dan perbezaan dari segi jarak meriam dan perkembangan teknologi yang membolehkan meriam menembak dengan lebih jauh atau lebih sedikit daripada tiga batu nautika.

Setelah sekian lama negara ini mengadaptasi konsep peraturan satu tembakan meriam, terdapat beberapa negara besar yang tidak berpuas hati terhadap jarak tersebut. Tambahan pula, apabila perang dunia pertama tercetus pada abad ke-20, isu had laut wilayah ini timbul semula disebabkan oleh persoalan keberkecualian (neutraliti) dalam isu tertentu, seperti peperangan dan perikanan. Negara Rusia, pada awalnya telah mengadaptasi penggunaan tiga batu nautika sebagai jarak laut wilayah, tetapi tidak berpuas hati kerana berasa bahawa negaranya mampu mengawal lebih banyak kawasan laut bagi tujuan, seperti perikanan dan keselamatan, serta berpendapat bahawa 12 batu nautika merupakan jarak yang sesuai untuk dijadikan had laut wilayah (Olenicoff, 1972).

Oleh sebab berlakunya pertelingkahan antara negara tentang had laut wilayah yang dituntut, tiada kata sepakat yang dicapai sebagai usaha untuk menyelaraskan perbezaan pandangan ini. Maka, Institut Undang-undang Antarabangsa menganjurkan konvensyen antarabangsa untuk menyelaraskan ukuran laut wilayah sejauh tiga batu nautika. Namun begitu, usaha tersebut tidak berjaya kerana kata sepakat daripada negara terbabit tidak dapat dicapai. Setelah itu, konvensyen undang-undang laut terus diadakan bagi menetengahkan isu yang masih belum dapat dijawab ini. Hanya pada Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa Ketiga, negara yang terlibat dalam konvensyen ini dapat mencapai kata sepakat bahawa ukuran yang ditetapkan ialah 12 batu nautika.

Perkembangan tersebut mencetuskan konsep laluan ikhlas dan laut wilayah. Menurut Fasal 3 Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982 yang dikuatkuasakan pada masa ini, laut wilayah merupakan kawasan yang diukur dari dasar garis pangkal sebuah negara perairan pantai hingga 12 batu nautika jarak perairan dari garis pangkal tersebut.

Terdapat konsep penting yang menjadi satu daripada tunjang laut wilayah, iaitu konsep laluan ikhlas. Laluan ikhlas menggambarkan situasi apabila pemilik kapal menggunakan haknya untuk melalui laluan ikhlas dan hak tersebut sah selagi pemilik kapal yang menggunakan laluan ikhlas ini tidak melakukan perbuatan yang mengganggu undang-undang dan perintah negara perairan pantai, serta menggugat kedaulatan negara perairan pantai (Burke et al., 1982).

Walaupun telah ditetapkan bahawa laut wilayah ialah kawasan berdaulat, Fasal 17 dalam konvensyen ini menggariskan hak negara pengguna laut untuk menggunakan laluan ikhlas di laut wilayah negara tanpa sebarang prejudis dan sekatan oleh negara perairan pantai (Agyebeng, 2006).

Malaysia satu daripada negara yang meratifikasikan KUULA 1982 (Permanent Mission of Malaysia to the United Nations, New York, 2022) dan menggunakan konvensyen ini sebagai panduan untuk mentadbir perihal maritim negara. Malaysia mengambil langkah untuk mengimplementasikan konvensyen tersebut dan menggubal beberapa undang-undang domestik untuk memastikan pentadbiran maritim dapat dilakukan secara berkesan. Pada tahun 2012, Akta Laut Wilayah dikuatkuasakan oleh kerajaan sebagai inisiatif untuk mengimplementasikan KUULA 1982 pada peringkat domestik. Usaha ini menunjukkan komitmen Malaysia dalam penguatkuasaan konvensyen tersebut. Namun begitu, Akta Laut Wilayah 2012 yang dikuatkuasakan ini tidak menyentuh penggunaan dan penyeliaan laluan ikhlas bagi perairan Malaysia secara spesifik.

Laluan ikhlas dapat ditakrifkan sebagai konsep laluan yang dianggap laluan ikhlas selagi mana-mana kapal yang menggunakannya tidak melakukan perkara yang dapat menjadikan laluan tersebut tidak ikhlas (Nehaluddin Ahmad & Aqilah Walin Ali, 2024). Konsep ini dikenal pasti sejak sekian lama dan diiktiraf sebagai satu daripada undang-undang adat antarabangsa. Pada masa ini, adat tersebut dijadikan sebagai undang-undang antarabangsa yang bertulis, iaitu melalui Fasal 17 Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa.

Dalam perkembangan laluan ikhlas, terdapat dua teori yang amat popular yang berkaitan dengan hak milik terhadap laut. Pertama, laut tidak mempunyai tuan atau pemilik. Kedua, hak terhadap laut boleh dituntut dan sesiapa yang mempunyai hak tersebut mempunyai kuasa untuk meletakkan sebarang pengehadan terhadap laut tersebut supaya orang lain tidak boleh menggunakannya sesuka hati (Agyebeng, 2006).

Kewujudan konsep laluan ikhlas bermula apabila kedua-dua teori ini menimbulkan masalah kepada kapal yang perlu menggunakan laut wilayah sebagai laluan untuk ke destinasi yang ingin dituju (Agyebeng, 2006). Oleh itu, konsep laluan ikhlas diperkenalkan untuk membolehkan mana-mana kapal menggunakan laluan tersebut tanpa menimbulkan sebarang prejudis terhadap negara perairan pantai selagi pemilik kapal tidak melakukan perkara yang dilarang yang menyebabkan laluan tersebut menjadi tidak ikhlas.

KAJIAN LEPAS

Konsep pembahagian wilayah telah diperhalusi oleh ahli hukum Belanda, Cornelius Van Bynkershoek, pada abad ke-18 yang memperkenalkan konsep peraturan satu tembakan meriam, iaitu kawasan perairan wilayah

dikatakan mempunyai jarak sebanyak tiga batu nautika, iaitu jarak tembakan meriam pada ketika itu (Florsheim, 1970).

Seterusnya, dalam penulisan Agyebeng (2006) pula, sarjana ini menulis hak laluan ikhlas di perairan wilayah. Agyebeng menggariskan hak yang dinyatakan dalam Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982 dan menerangkan hak negara perairan pantai untuk menggubal undang-undang di perairan wilayah dengan lebih jelas dalam penulisannya.

Selain itu, Varghese (1985) juga menerangkan proses yang dilakukan untuk membolehkan negara Australia menerima pakai kaedah pengukuran laut wilayah daripada tiga batu nautika kepada 12 batu nautika dengan lebih mendalam. Brock (1980) pula menjelaskan sejarah perairan wilayah yang bermula daripada konsep kebebasan laut. Setelah itu, konsep tersebut berkembang apabila negara tertentu membuat perjanjian adat dengan negara lain berkenaan perairan wilayahnya.

ANALISIS DAN PERBINCANGAN

Seterusnya, analisis dan perbincangan berkenaan konsep laluan ikhlas, serta perbandingan peruntukan yang wujud dalam undang-undang Malaysia dan Australia dilakukan bagi melihat kedudukan Malaysia dan cadangan yang dapat diberikan untuk penambahbaikan.

Perkembangan Konsep Laluan Ikhlas di Laut Wilayah dan Undang-undangnya

Apabila dunia menelusuri modenisasi, setiap negara makin peka terhadap hak masing-masing dan berusaha untuk terus mempertahankan dan memperluas hak tersebut. Dalam konteks laut wilayah, setiap negara cuba mendapatkan laut wilayah dengan jarak yang luas untuk membolehkan negara tersebut mempunyai kelebihan dari aspek tertentu, seperti keselamatan dan ekonomi. Oleh itu, proses perkembangan konsep laluan ikhlas di laut wilayah menjadi proses yang panjang kerana adanya cadangan dan bantahan yang perlu diambil kira oleh badan perundangan bagi melancarkan proses kodifikasi undang-undang yang bertujuan untuk menyeragamkan undang-undang laut berkenaan laluan ikhlas dan laut wilayah pada peringkat antarabangsa.

Kajian dalam Undang-undang Antarabangsa Harvard

Perang Dunia Pertama berjaya diakhiri dengan wujudnya triti Versailles. Triti ini ialah triti keamanan dan mempunyai peruntukan yang menyatakan

perihal penubuhan organisasi antarabangsa yang dikenali sebagai Liga Bangsa (Nyegray, 2020). Ahli jawatankuasa yang berkuasa mengurus badan ini merupakan kuasa bersekutu yang terdiri daripada lima negara kuasa besar, iaitu Amerika Syarikat, Itali, British, Perancis dan Jepun. Kejayaan organisasi ini menyebabkan banyak negara lain, termasuklah Jerman, menjadi ahli Liga Bangsa (Sobel, 1994). Proses mengkodifikasikan undang-undang antarabangsa sebagai cara untuk mengekalkan keamanan dunia menjadi satu daripada usaha yang digalakkan pada waktu itu.

Sekolah Perundangan di Harvard menubuhkan kumpulan yang dikenali sebagai Penyelidikan Harvard dalam Undang-undang Antarabangsa untuk mengkaji dan merangka draf berkenaan undang-undang antarabangsa sebagai persediaan untuk Konvensyen Kodifikasi oleh Liga Bangsa (Kenny, 1977). Kumpulan ini ditubuhkan hasil usaha cendekiawan yang bergerak ke arah kodifikasi undang-undang untuk kemudahan sejagat. Cendekiawan ini diberi tugas untuk merangka konvensyen perundangan yang dipilih pada Liga Kelapan Perhimpunan Negara-negara. Pada tahun 1927, topik kajian dipilih. Antara topik yang menjadi pilihan termasuklah topik kewarganegaraan, laut wilayah, keistimewaan diplomatik, imuniti, tanggungjawab negara terhadap kerosakan yang dilakukan di kawasan negara tersebut terhadap orang atau harta benda warga asing, pelanunan, eksploitasi sumber laut, serta prosedur yang perlu dilakukan untuk menganjurkan persidangan antarabangsa dan proses merangka triti.

Berikutan pemilihan tajuk kajian ini dan persidangan pertama yang akan diadakan di Hague pada tahun 1930, sekumpulan cendekiawan melakukan persediaan untuk persidangan tersebut. Persidangan pertama ini memfokuskan tiga perkara, iaitu kewarganegaraan, laut wilayah dan tanggungjawab setiap negara. Pakar yang terlibat dalam Kumpulan Penyelidikan Harvard dalam Undang-undang Antarabangsa menghasilkan rangka untuk mengkodifikasikan undang-undang antarabangsa. Bagi topik berkenaan laut wilayah, George Grafton Wilson dilantik sebagai ketua. Dalam draf yang dikenali sebagai Draf Konvensyen Undang-undang Laut Wilayah 1929 ini, dinyatakan bahawa terdapat 23 fasal yang merangkumi isu perihal laut lepas, perairan wilayah, bidang kuasa terhadap teluk, serta status pulau dan selat. Draf ini mempunyai fasal yang dikenali sebagai Fasal X, iaitu peruntukan spesifik yang menyatakan bahawa hak laluan ikhlas di laut wilayah turut diberikan bukan sahaja kepada kapal dagang, malah kapal perang (Kenny, 1977). Fasal ini merupakan usaha untuk memastikan bahawa tiada sebarang prejudis dikenakan terhadap kapal yang ingin menggunakan laluan di laut wilayah negara perairan pantai.

Namun begitu, draf yang disediakan oleh Kumpulan Penyelidik Harvard dalam Undang-undang Antarabangsa ini tidak dapat digunakan kerana kejatuhan dan kegagalan Liga Bangsa untuk mengekalkan keamanan dunia dengan cara mengelakkan berlakunya Perang Dunia Kedua (Ramcharan, 1977).

Perkembangan Konsep Laluan Ikhlas oleh Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu

Setelah berlakunya pembubaran Liga Bangsa, sebuah badan baharu, iaitu Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu, ditubuhkan pada tahun 1945 sebagai pertubuhan antarabangsa yang sama fungsinya, iaitu untuk mengekalkan keamanan dunia. Badan ini ditubuhkan oleh Perhimpunan Agung dan punca kuasanya dapat ditemukan dalam Fasal 13(1)(a) Piagam Bangsa-bangsa Bersatu.

Oleh sebab penggunaan konsep laluan ikhlas ini digunakan sejak sekian lama oleh kapal sebelum itu, peruntukan berkenaan laluan ikhlas ini dimasukkan dalam draf yang dirangka oleh Suruhanjaya Undang-undang Antarabangsa untuk dihantar kepada Persidangan Undang-undang Laut Antarabangsa supaya peruntukan yang berkaitan dibahaskan sewaktu persidangan berlangsung. Persidangan pertama Undang-undang Laut Antarabangsa yang dianjurkan pada tahun 1949 merupakan inisiatif awal Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu untuk merangka undang-undang yang berkaitan dengan laut dan menetapkan rejim laut lepas dan rejim laut wilayah sebagai topik utama yang hendak dikaji bagi tujuan ini (Kenny, 1977).

Dalam draf yang dirangka oleh Suruhanjaya Undang-undang Antarabangsa tersebut, peruntukan mengenai laluan ikhlas dinyatakan dalam Fasal 14(1) secara umum. Dalam Fasal 14(2), draf yang dirangka oleh Suruhanjaya Undang-undang Antarabangsa menerangkan maksud "*passage*" (laluan) dalam fasal tersebut dengan lebih teliti. Laluan dalam konteks laluan ikhlas ini disepakati sebagai pelayaran yang menggunakan laluan di laut wilayah, sama ada bertujuan untuk merentasi laut tanpa melalui perairan dalaman negara perairan pantai, atau untuk pergi ke perairan dalam negara perairan pantai, atau pergi ke laut lepas menggunakan laluan perairan dalaman dalam wilayah sebuah negara perairan pantai.

Dalam persidangan ini, antara isu yang dipanjangkan yang berkaitan dengan laluan ikhlas termasuklah hubungan antara konsep kedaulatan negara perairan pantai dengan konsep kebebasan di laut. Keseimbangan

antara kedua-dua konsep ini sangat penting untuk dicapai supaya hak negara perairan pantai tidak dicerobohi dan pada masa yang sama, kapal mendapat hak untuk menggunakan laluan ikhlas di laut wilayah negara perairan pantai. Oleh itu, peruntukkan di bawah Fasal 14(4) menyatakan bahawa selagi kapal tersebut tidak melakukan perbuatan yang prejudis terhadap negara perairan pantai, laluan tersebut dianggap sebagai ikhlas.

Pada tahun 1956, suruhanjaya ini menerima pakai laporan akhir mengenai laut wilayah. Pada sesi yang sama, semua draf artikel mengenai undang-undang laut dikumpulkan dalam badan yang sistematik untuk membentuk draf terakhir untuk undang-undang laut. Kemudian, draf akhir itu diserahkan kepada Perhimpunan Agung dengan cadangan untuk mengadakan persidangan dengan orang yang berkuasa penuh. Dalam Persidangan Undang-undang Laut Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu pertama ini, sebanyak 86 negara menyertainya.

Persidangan Undang-undang Laut Antarabangsa pertama ini diadakan dalam lapan sesi dan berjaya mengeluarkan empat konvensyen, iaitu *the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone* yang dikuatkuasakan pada 10 September 1964; *the Convention on the High Seas* yang dikuatkuasakan pada 30 September 1962; *the Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas* yang dikuatkuasakan pada 20 Mac 1966 dan *Convention on the Continental Shelf* yang dikuatkuasakan pada 10 Jun 1964.

Hasil persidangan dan draf yang dirangka oleh Suruhanjaya Undang-undang Antarabangsa ini secara jelas menunjukkan bahawa terdapat perkembangan dari segi penggunaan laluan ikhlas berbanding dengan draf yang dihasilkan oleh Kumpulan Penyelidik Harvard dalam Undang-undang Antarabangsa. Pada peringkat awal, persidangan kodifikasi di Hague menolak konsep kapal keluar masuk dari sesebuah pelabuhan sebagai laluan ikhlas, tetapi menerimanya semula sama seperti Persidangan Geneva mengenai Undang-undang Laut 1958 (Dean, 1958).

Walaupun begitu, disebabkan oleh kekurangan penyelesaian dalam persidangan ini dari aspek perbincangan tentang penyelesaian jarak dan keluasan laut wilayah bagi negara perairan pantai, set undang-undang tersebut tidak komprehensif. Oleh itu, Perhimpunan Agung meminta Setiausaha Agung untuk mengadakan Persidangan Kedua Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu mengenai Undang-undang Laut untuk mempertimbangkan topik jarak laut wilayah dan hal perikanan yang tidak dipersetujui dalam konvensyen pertama ini. Maka, Persidangan Undang-undang Laut Antarabangsa Kedua diadakan pada tahun 1960 kerana terdapat isu berkenaan had laut wilayah

bagi negara perairan pantai. Namun begitu, tiada kata sepakat dicapai dalam persidangan kedua ini kerana berlakunya masalah tertentu yang berkait dengan isu perbezaan pendapat dan pendapat berat sebelah oleh negara yang bergantung pada kuasa besar, seperti Soviet Union dan Amerika.

Pada 18 Disember 1972, Perhimpunan Agung meminta Setiausaha Agung untuk mengadakan sesi pertama Persidangan Ketiga Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu mengenai Undang-undang Laut pada tahun 1973 untuk menangani hal organisasi. Setelah itu, pada tahun 1974, sesi kedua dan sesi seterusnya bagi persidangan ketiga ini diadakan untuk menangani kerja substantif sehinggalah laporan akhir dihantar untuk penilaian. Setelah mempertimbangkan laporan itu, Perhimpunan Agung meminta Setiausaha Agung untuk menjemput negara terbabit ke persidangan ketiga, seterusnya memutuskan bahawa mandat persidangan ketiga yang diadakan ini ialah penerimaan konvensyen yang berurusan dengan semua perkara yang berkaitan dengan undang-undang Laut.

Pada sesi pertama, persidangan ketiga diadakan untuk menubuhkan satu Jawatankuasa Agung, tiga Jawatankuasa Induk, berserta Jawatankuasa Penggubal dan Jawatankuasa Tauliah yang menjadi tunjang persidangan antara negara yang bakal diadakan ini.

Persidangan ini memperuntukkan topik berkenaan rejim dasar laut antarabangsa dan dasar laut luar bidang kuasa negara kepada Jawatankuasa Induk Pertama; dan topik berkenaan laut wilayah, zon bersempadan, pelantar benua, zon ekonomi eksklusif, laut lepas dan beberapa topik yang berkaitan kepada Jawatankuasa Induk Kedua. Topik pemeliharaan alam sekitar marin pula diperuntukkan kepada Jawatankuasa Induk Ketiga. Semua jawatankuasa ini, mengikut topik relevan dengan mandat yang diberikan, adalah bertujuan untuk menangani pengurusan serantau, tanggungjawab dan liabiliti untuk kerosakan akibat penggunaan persekitaran marin, penyelesaian pertikaian, dan penggunaan aman ruang lautan, zon keamanan dan keselamatan. Yang terakhir, topik mempertingkatkan penyertaan sejagat negara dalam konvensyen yang berkaitan dengan undang-undang laut dipertimbangkan secara langsung oleh barisan pleno.

Dengan berdasarkan draf yang telah dirangka dan proses yang dilakukan sehingga sesi kesebelas, draf terakhir dapat dirangka dengan sewajarnya. Oleh sebab kedua-dua konvensyen sebelum itu tidak mampu mencapai kata sepakat antara ahli Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu, persidangan ketiga yang menghasilkan KUULA 1982 menggunakan kaedah muafakat

antara ahli berbanding dengan kaedah undian menggunakan majoriti. Dalam persidangan ketiga ini, pelbagai isu penting dibahaskan, seperti isu had lautan wilayah dan navigasi kapal untuk memastikan undang-undang yang cukup mampan dan berkesan dapat dikuatkuasakan pada peringkat antarabangsa.

Sepanjang persidangan ini berlangsung, isu berkenaan laluan ikhlas di laut wilayah masih tetap dan utuh. Isu ini dikodifikasikan di bawah Fasal 19 KUULA 1982 yang menyatakan bahawa laluan adalah ikhlas selagi tidak melanggar 12 perkara yang disenaraikan dalam KUULA 1982 sebagai satu perkara yang prejudis terhadap negara perairan pantai. Namun begitu, laluan ikhlas terpakai untuk kapal asing sahaja, bukannya kapal terbang (Malhotra, 2020). Oleh itu, semua prinsip dan peruntukan berkenaan dibawa dan diadaptasi dalam Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982, seterusnya diguna pakai sehingga hari ini dalam isu undang-undang laut antarabangsa.

Peruntukan Laut Wilayah dan Laluan Ikhlas dalam Undang-undang Malaysia

Malaysia sebuah negara yang menjadi ahli triti KUULA 1982. Oleh itu, Malaysia bertanggungjawab untuk memastikan segala tugas dan tanggungjawab negara berdasarkan triti tersebut dipenuhi. Antara perkara yang dilakukan oleh Malaysia untuk menunjukkan bahawa Malaysia komited terhadap triti ini termasuklah memasukkan peruntukan yang berkaitan dengan KUULA 1982, khususnya bagi penulisan ini, iaitu yang berkaitan dengan laut wilayah dan laluan ikhlas. Dalam hal ini, Malaysia menggubal akta yang dikenali sebagai Akta Laut Wilayah 2012.

Akta Laut Wilayah 2012

Akta Laut Wilayah 2012 merupakan akta yang menerangkan had laut Wilayah Malaysia, selain menerangkan kedaulatan laut wilayah dengan lebih lanjut dalam akta ini. Seksyen 2 merupakan tafsiran bagi terma laut wilayah dan menjadi rujukan untuk terma laut wilayah sekiranya makna laut wilayah hendak dirujuk, sama ada oleh mahkamah, badan profesional atau orang awam.

Seterusnya, Seksyen 3 Akta Laut Wilayah ini pula menyatakan had bagi laut wilayah Malaysia, iaitu sebanyak 12 batu nautika seperti yang dinyatakan oleh KUULA 1982. Namun begitu, Seksyen 3(3) menyatakan bahawa Sabah dan Sarawak mempunyai had laut wilayah yang berbeza

daripada kawasan semenanjung Malaysia, iaitu hanya sebanyak tiga batu nautika. Pada Januari 2023, Ketua Menteri Kerajaan Sabah telah menyatakan pendiriannya, iaitu menolak had laut wilayah bagi Sabah dan Sarawak yang hanya berukuran tiga batu nautika, atau lebih kurang 5.5 km daripada persisiran pantai Sabah kerana jarak tersebut menyekat potensi Sabah dalam isu maritim dan mengganggu kerajaan Sabah daripada mengimplementasikan undang-undang, terutamanya dalam isu cukai dan imigresen yang melibatkan kawasan yang melebihi tiga batu nautika yang dinyatakan dalam Akta Laut Wilayah (Kerajaan Sabah tolak akta, 2023). Isu ini dibangkitkan dalam Mesyuarat Majlis Tindakan Pelaksanaan Perjanjian Malaysia 1963 (MA63) di Kuching.

Menerusi isu yang dibangkitkan ini, dapat dilihat bahawa terdapat ketidakselarasan had laut wilayah antara Semenanjung Malaysia dengan Sabah dan Sarawak. Isu ini masih dalam peringkat perbincangan kerajaan Malaysia. Tambahan pula, walaupun akta ini dinamakan sebagai Akta Laut Wilayah Malaysia 2012, peruntukan berkenaan laut wilayah dan laluan ikhlas tidak dinyatakan secara jelas dalam akta ini. Seksyen 4 Akta Laut Wilayah pula menekankan bahawa kawasan yang diisytiharkan sebagai laut wilayah sebagai kawasan yang berdaulat dan bernaung di bawah Yang di-Pertuan Agong.

Seksyen 7 Akta Laut Wilayah Malaysia 2012 ini secara jelas memberikan kuasa kepada pihak kerajaan untuk menggubal peraturan yang difikirkan bermanfaat dan perlu bagi menguatkuasakan Akta Laut Wilayah Malaysia 2012, tetapi undang-undang khusus untuk laluan ikhlas secara domestik di Malaysia masih belum digubal. Bagi tujuan penyelesaian pertikaian undang-undang laut secara domestik, terutamanya di kawasan laut wilayah, Akta Laut Wilayah Malaysia 2012 ini tidak cukup komprehensif kerana ketiadaan peruntukan penting berkenaan urusan pengawalseliaan laut wilayah dan laluan ikhlas.

Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004

Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004 merupakan akta yang digubal oleh kerajaan untuk menyediakan satu set undang-undang yang komprehensif untuk Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, termasuklah tafsiran, tanggungjawab dan kuasa agensi, serta prosedur dan tatacara yang perlu dilakukan oleh pegawai Agensi Penguatkuasaan Maritim.

Dalam akta ini, hanya beberapa seksyen yang menyentuh laluan ikhlas yang boleh dirujuk bagi pertikaian berkenaan undang-undang laut di laut

wilayah. Antaranya termasuklah Seksyen 7 yang menyatakan kuasa Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia. Dalam Seksyen 7(4) akta ini, pegawai Agensi Penguatkuasaan Maritim tidak boleh memberhentikan kapal dan menggeledahnya sekiranya kapal tersebut menggunakan laluan ikhlas. Pada asasnya, Seksyen 7(2) memberikan kuasa kepada pegawai agensi untuk melakukan tugas tertentu terhadap kapal. Kuasa ini membolehkan pegawai agensi ini menyuruh kapal tersebut berhenti, menggeledah, menyiasat, melakukan kejar buru kapal dan meminta dokumen. Menerusi Seksyen 7(5) pula, sesuatu laluan itu tidak menjadi ikhlas sekiranya kapal itu menjejaskan ketenteraman dan keamanan Malaysia.

Namun begitu, sebagai pengecualian terhadap larangan untuk memberhentikan kapal yang disyaki membahayakan dan menggugat keselamatan dan keamanan Malaysia, Seksyen 7(6) memperuntukkan bahawa pegawai Agensi Penguatkuasaan Maritim boleh memberhentikan kapal sekiranya kapal tersebut melakukan aktiviti yang dianggap mampu membahayakan keselamatan negara.

Selain itu, Seksyen 7(5) turut memberikan definisi bagi laluan ikhlas, iaitu laluan yang digunakan oleh kapal yang tidak mengganggu kesejahteraan Malaysia. Menerusi peruntukan ini, adalah jelas bahawa undang-undang domestik yang berkaitan dengan laluan ikhlas di laut wilayah Malaysia adalah amat sedikit dan tidak tersusun dalam satu akta. Perkara ini bukan sahaja menyukarkan pihak yang bekerja dalam bidang perairan negara, malah orang awam yang ingin membaca maklumat laluan ikhlas secara spesifik.

Peruntukan Mengenai Laut Wilayah dan Laluan Ikhlas dalam Undang-undang Australia

Australia merupakan negara yang mengamalkan konsep dualisme. Hak ini perlu kerana Australia perlu mengimplementasikan triti dalam undang-undang domestik sebelum triti tersebut dapat dikuatkuasakan di Australia (Crawford, 2012). Oleh itu, sebagai satu daripada negara yang meratifikasikan KUULA 1982, Australia hanya boleh menguatkuasakan KUULA 1982 hanya jika KUULA 1982 diimplementasikan dalam undang-undang domestiknya.

Akta Laut dan Tanah Terendam 1973

Australia tidak menggubal undang-undang khusus untuk mengawal selia laluan ikhlas (Gullett, 2013). Walaupun tidak mempunyai undang-undang yang spesifik mengenai laluan ikhlas di laut wilayah, sebagai sebuah

negara yang maju, Australia memasukkan Subseksyen 3 dan peruntukan KUULA 1982 berkenaan laut wilayah dalam akta Australia yang tersendiri secara terus dalam Akta Laut dan Tanah Terendam 1973. Dalam akta ini, peruntukan yang berkaitan dengan laut wilayah diletakkan dalam Seksyen Bahagian II Pembahagian I.

Walaupun Australia tidak menggubal undang-undang sendiri untuk laluan ikhlas di laut wilayahnya, Australia meletakkan Bahagian II, V dan VI KUULA 1982 dalam akta tersebut. Hal ini bermakna, segala peruntukan mengenai laluan ikhlas di laut wilayah yang terdapat dalam KUULA 1982 juga diletakkan dalam akta tersebut secara terus. Oleh itu, sekiranya terdapat sebarang masalah yang berkaitan dengan laluan ikhlas yang memerlukan Australia merujuk peruntukan dalam KUULA 1982, Australia boleh merujuk KUULA 1982 secara terus kerana telah mengimplementasikan pengambilan teks daripada KUULA 1982 secara terus dalam undang-undang domestiknya. Tindakan mengadaptasikan peruntukan KUULA 1982 dalam undang-undang domestik merupakan langkah bijak, selain dapat menjimatkan masa.

Akta Kuasa Maritim 2013

Akta yang terdiri daripada tujuh bahagian ini menyediakan satu set undang-undang yang memberikan kuasa penguatkuasaan yang berkaitan dengan kawasan maritim. Majoriti punca kuasa ahli penguat kuasa ini dinyatakan dalam Bahagian 3. Akta ini menyediakan cara menguatkuasakan pelbagai undang-undang maritim Australia secara komprehensif, termasuklah isu yang berkaitan dengan penangkapan ikan asing secara haram, serta perjanjian dan peraturan antarabangsa. Kuasa tersebut dapat digunakan oleh pegawai maritim untuk melaksanakan undang-undang Australia, serta perjanjian dan keputusan antarabangsa.

Kebenaran perlu diminta terlebih dahulu daripada pihak atasan untuk memulakan aktiviti penguatkuasaan yang berkait dengan kapal, pemasangan, pesawat, kawasan tanah yang dilindungi atau orang yang terencil. Namun begitu, terdapat pengecualian bagi perkara ini, iaitu isu yang melibatkan identiti pesawat dan penguatkuasaan untuk menjamin keselamatan orang.

Perbezaan antara Undang-undang Domestik Malaysia dengan Australia Berkenaan Laut Wilayah dan Laluan Ikhlas

Perbezaan antara undang-undang domestik Malaysia dengan negara maju, seperti Australia, jelas kelihatan, terutamanya dalam usaha

untuk mengimplementasikan undang-undang laut antarabangsa dalam undang-undang domestik. Hal ini dikatakan demikian kerana Australia mempunyai undang-undang domestik tersendiri yang agak komprehensif dan mencukupi untuk membolehkan mahkamah Australia menyelesaikan masalah yang berkaitan dengan laut wilayah dan laluan ikhlas tanpa perlu merujuk KUULA 1982. Hal ini membantu Australia untuk mengadaptasikan undang-undang laut secara terus dan mudah.

Bagi Malaysia pula, ketiadaan undang-undang atau akta khusus untuk meletakkan peruntukan yang berkaitan dengan laluan ikhlas dan laut wilayah, walaupun dengan cara mengadaptasi bahagian yang ingin diambil daripada KUULA 1982 secara terus, menyukarkan Malaysia untuk mengimplementasikan KUULA 1982. Jumlah seksyen yang terdapat dalam undang-undang domestik Malaysia terlalu sedikit dan tidak mampu dijadikan sebagai satu panduan lengkap bagi Malaysia untuk isu maritim, sedangkan undang-undang ini sepatutnya dapat membantu Malaysia sekiranya peruntukan yang ada dalam KUULA 1982 tidak mencukupi untuk digunakan sekiranya berlakunya masalah dan pertikaian di laut wilayah. Menerusi data Jabatan Laut Malaysia, lebih kurang 100 kapal asing melayari Selat Melaka dan Singapura pada setiap tahun (Letters, 2022). Oleh itu, dengan adanya undang-undang domestik yang tersendiri, negara perairan pantai dapat merujuk undang-undang domestik negara Malaysia yang tersendiri sekiranya berlakunya kelompangan undang-undang dalam KUULA 1982 atau sebagainya.

Dalam era globalisasi ini, penambahbaikan yang berterusan adalah sangat penting kerana dunia berubah dengan sangat cepat disebabkan oleh peningkatan kadar kemajuan teknologi yang berkembang dengan sangat pesat. Dengan adanya teknologi terbaharu yang tumbuh seperti cendawan selepas hujan, pengawalseliaan dan peraturan undang-undang yang komprehensif dan ketat mesti digubal sebaik-baik mungkin supaya undang-undang sedia ada mampu dijadikan sandaran bagi pelbagai teknologi baharu yang berkemungkinan muncul pada masa yang akan datang (Marr, 2003). Teknologi yang dibina khas untuk industri maritim pada masa ini sangat moden dan sering diperbaharu dari masa ke masa untuk meningkatkan tahap pencapaian dan penerokaan sistem baharu yang mampu membantu negara perairan pantai mencapai objektif maritimnya (Smith, 2000). Dengan kebangkitan teknologi canggih ini, kapal selam yang menggunakan kuasa nuklear daripada negara, seperti Cina dan India, sering dilihat melalui selat. Tambahan pula, dengan adanya pakatan keselamatan antara Australia, United Kingdom dan Amerika Syarikat

(AUKUS), Australia dijangka memiliki kapal selam yang menggunakan kuasa nuklear menjelang tahun 2040, seterusnya menjadi ancaman bagi laut wilayah Malaysia (Mohd Hazmi Mohd Rusli, 2023). Walau bagaimanapun, undang-undang Malaysia terpakai untuk kawasan yang diakui sebagai laut wilayah Malaysia sahaja (Beckman, 2023).

Oleh itu, sebagai negara berdaulat, Malaysia seharusnya dapat memperbaiki undang-undang domestik sedia ada berkenaan dengan laut wilayah dan laluan ikhlas dengan cara menggubal perundangan yang lebih komprehensif untuk dijadikan rujukan dan panduan bagi mengurus perihal laut wilayah negara pada peringkat kebangsaan sekiranya insiden, seperti tumpahan bahan radioaktif, berlaku di laut wilayah Malaysia. Dalam hal ini, terdapat beberapa cadangan penambahbaikan yang dapat diberikan supaya undang-undang Malaysia berkenaan laluan ikhlas dan laut wilayah menjadi lebih mantap.

Pertama, pihak legislatif negara Malaysia boleh memasukkan fasal yang berkaitan dengan laut wilayah daripada KUULA 1982 dalam Akta Laut Wilayah 2012 seperti yang dilakukan oleh Australia. Pihak legislatif boleh menyemak konvensyen dan memilih fasal yang terdapat dalam KUULA 1982 yang berkaitan dengan laut wilayah dan laluan ikhlas yang tidak bercanggah dengan undang-undang domestik dan memasukkannya dalam undang-undang sedia ada Malaysia, seperti Akta Laut Wilayah 2012. Kaedah ini bukan sahaja dapat mengelakkan percanggahan antara undang-undang domestik Malaysia dengan KUULA 1982, malah dapat membantu memudahkan urusan dengan cara mengurangkan masa pihak legislatif untuk berhempas pulas memikirkan penggubalan undang-undang baharu. Tafsiran peruntukan yang berkaitan dengan isu yang digubal secara domestik juga dapat dilakukan oleh mahkamah tanpa perlu merujuk konvensyen.

Selain itu, pihak legislatif dapat merangka undang-undang yang lebih komprehensif untuk laut ikhlas dan laut wilayah yang dapat memberikan manfaat kepada negara selagi tidak melanggar konvensyen. Walaupun memberikan rujukan yang menyeluruh untuk hal laut wilayah dan laut, KUULA 1982 menyatakan bahawa negara perairan pantai mempunyai tanggungjawab untuk menjaga laut wilayah dan negara perairan pantai, serta mempunyai kedaulatan penuh terhadap laut wilayah ini.

Isu seterusnya ialah sistem penyusunan undang-undang yang berkaitan dengan laut wilayah dan laluan ikhlas di Malaysia. Undang-undang domestik yang berkaitan dengan laut wilayah dan laluan ikhlas tidak komprehensif kerana keadaannya yang bertabur dan peruntutannya yang

tidak mencukupi untuk merangkumi semua isu berkenaan laut wilayah dan laluan ikhlas di Malaysia. Dalam Akta Laut Wilayah 2012, hanya beberapa peruntukan yang dimasukkan dalam akta tersebut yang hanya menyentuh isu kedaulatan dan jarak laut wilayah Malaysia. Dalam hal ini, pihak legislatif dapat menggubal akta ini semula dengan cara memasukkan peruntukan yang relevan yang berkaitan dengan laut wilayah dalam akta tersebut dengan lebih banyak. Hal ini dapat memudahkan pencarian bahan sebagai rujukan dan memudahkan kajian untuk dilakukan.

Yang terakhir, sistem perundangan laut wilayah dan laluan ikhlas di Malaysia dapat diperbaik dengan cara mengumpulkan satu set khusus untuk undang-undang maritim dalam satu kategori supaya akta ini dapat capai dengan mudahnya. Perkara ini dapat dilakukan dengan cara mengumpulkan akta tersebut, sama ada secara fizikal atau secara dalam talian. Dengan terkumpulnya akta yang berkaitan dengan maritim ini, bukan sahaja pengkaji, malah rakyat biasa dapat mencapainya dan mengetahui undang-undang maritim negara Malaysia dengan mudahnya.

KESIMPULAN

Tuntasnya, bagi memastikan undang-undang domestik negara menjadi lebih mantap dan komprehensif sebagai panduan bagi rakyat Malaysia, di samping mengawal selia dan mengendalikan perihal maritim, termasuk laut wilayah dan laluan ikhlas, penambahbaikan undang-undang domestik mesti dilakukan. Malaysia bertanggungjawab untuk melaksanakan undang-undang laut yang telah diratifikasikan itu. Sekiranya Malaysia tidak menggubal undang-undang khusus bagi laluan ikhlas di laut wilayah, Malaysia tidak boleh menggunakan KUULA 1982 semata-mata pada peringkat domestik kerana tiada adaptasi KUULA 1982 dalam undang-undang Malaysia. Oleh itu, Malaysia tidak boleh bergantung pada KUULA 1982 dan undang-undang antarabangsa sahaja sebagai medium penyelesaian sekiranya berlaku masalah di laut wilayah dan laluan ikhlas di Malaysia. Undang-undang domestik Malaysia juga perlu dikuatkuasakan kerana merupakan aspek yang sangat penting bagi memastikan pentadbiran laut wilayah dapat dilakukan dengan rapi dan lengkapnya tanpa masalah.

PENGHARGAAN

Pengarang merakamkan penghargaan kepada pihak pengurusan Fakulti Undang-undang, Universiti Kebangsaan Malaysia kerana memberikan sokongan yang sewajarnya dalam penyelidikan ini.

SUMBANGAN PENGARANG

Wan Siti Adibah Wan Dahalan: Konsep dan reka bentuk kajian, pengumpulan data, penginterpretasian hasil, pengesahan makalah akhir dan penghantaran makalah akhir; Nur Nabila Jaafar: Penulisan makalah, penyediaan makalah dan semakan.

PENDANAAN

Penerbitan makalah ini dibiayai oleh Dewan Bahasa dan Pustaka.

PERNYATAAN KETERSEDIAAN DATA

Data yang menyokong kajian ini tersedia dalam makalah ini.

PERISYTIHARAN

Konflik kepentingan: Pengarang tidak mempunyai sebarang konflik kepentingan dari segi kewangan dan bukan kewangan untuk diisytiharkan.

RUJUKAN

- Agyebeng, W. K. (2006). Theory in search of practice: The right of innocent passage in the territorial sea. *Cornell International Law Journal*, 39(2), 371–398.
- Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004 [Akta 633]. Pesuruhjaya Penyemak Undang-undang, Malaysia di Bawah Kuasa Akta Penyemakan Undang-undang 1968 dan Percetakan Nasional Malaysia Bhd. Laman Rasmi Maritim Malaysia. <https://www.mmea.gov.my/artikel/Akta/Akta%20633.pdf>
- Akta Laut Wilayah 2012 [Akta 750]. Percetakan Nasional Malaysia Berhad. Jabatan Laut Malaysia. https://www.marine.gov.my/jlm/wp-content/uploads/2023/02/akta_laut_wilayah_2012.pdf
- Beckmen, R. (2023). Prof Robert Beckman's Reply to CIL Dialogues' Blog Post by Mohd Hazmi Mohd Rusli of 7 August 2023. Centre for International Law, National University of Singapore. <https://cil.nus.edu.sg/blogs/prof-robert-beckmans-reply-to-cil-dialogues-blog-post-by-mohd-hazmi-mohd-rusli-of-7-august-2023/>
- Brock, J. R. (1980). Archipelago concept of limits of territorial seas. *International Law Studies*, 61(1), 328–364.
- Burke, K. M., & DeLeo, D. A. (1982). Innocent passage and transit passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Yale Journal of World Public Order*, 9, 389–408.
- Crawford, E. (2012). Monism and dualism—An Australian perspective. Dlm. M. Novaković (Ed.), *Monism and dualism*, University of Belgrade.

- Dean, A. H. (1958). The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was accomplished. *American Journal of International Law*, 52(4), 607-628. <https://doi.org/10.2307/2195588>
- Florsheim, B. L. (1970). Territorial seas-3000 year old question. *Journal of Air Law and Commerce*, 36(1), 73-104.
- Gullett, W. (2013). Legislative implementation of the Law of the Sea Convention in Australia. *University of Tasmania Law Review*, 32(2), 184-207.
- Kenny, J. T. (1977). Manley O. Hudson and the Harvard Research in International Law 1927-1940. *The International Lawyer*, 11, 319-329.
- Kerajaan Sabah tolak Akta Laut Wilayah 2012 – Hajiji. (2023). Sinar Harian. <https://www.sinarharian.com.my/article/241579/edisi/sabah-sarawak/kerajaan-sabah-tolak-akta-laut-wilayah-2012---hajiji>
- Larson, D. L. (1992). National security aspects of the United States extension to the territorial sea to twelve nautical miles. *Territorial Sea Journal*, 2, 189-224.
- Letters. (2022). Asia's busy straits must not become the playground of superpower navies. *South China Morning Post*. <https://www.scmp.com/comment/letters/article/3178546/asias-busy-straits-must-not-become-playground-superpower-navies>
- Malhotra, A. (2020). Understanding innocent and transit passage. *Journal of Territorial and Maritime Studies*. <https://www.journalofterritorialandmaritimestudies.net/post/2020/06/05/understanding-innocent-and-transit-passage>
- Marr, S. (2003). *The precautionary principle in the law of the sea: Modern decision making in international law (Vol. 39)*. Martinus Nijhoff Publishers.
- Mohd Hazmi Mohd Rusli. (2023). Prioritizing the marine environment: A possible Malaysian recharacterization of the Strait of Malacca to regulate the passage of nuclear-powered submarines. Centre for International Law (nus.edu.sg). <https://cil.nus.edu.sg/blogs/prioritizing-the-marine-environment-a-possible-malaysian-recharacterization-of-the-strait-of-malacca-to-regulate-the-passage-of-nuclear-powered-submarines/>
- Nehaluddin Ahmad & Aqilah Walin Ali(2024). Protection of innocent and transit passage in maritime constraints and UNCLOS: An examination. *Malayan Law Journal Articles*, 2, xxiii.
- Nemeth, S. C., Mitchell, S. M., Nyman, E. A., & Hensel, P. R. (2014). Ruling the sea: Managing maritime conflicts through UNCLOS and exclusive economic zones. *International Interactions*, 40(5), 711-736.
- Nyegray, J. A. L. (2020). United Nations: Past, present, and future challenges. *Peace, Justice and Strong Institutions*, 1-11.
- Olenicoff, S. M. (1972). *Territorial waters in the Arctic: the Soviet position*, 8(5). The Rand Corporation.

- Permanent Mission of Malaysia to the United Nations, New York. (2022). Statement by H. E. Syed Mohamad Hasrin Aidid, Permanent Representative of Malaysia to the United Nations on Agenda Item 72 (A): Oceans and the Law of the Sea Commemoration of the Fortieth Anniversary of the Adoption and Opening for Signature of the United Nations Convention on the Law of the Sea at the Plenary of the 77th Session of the General Assembly, New York, 9 December 2022. https://www.kln.gov.my/web/usa_un-new-york/news-from-mission/-/blogs/statement-6-3
- Ramcharan, B. G. (1977). *The international law commission: Its approach to the codification and progressive development of interenational law*. Martinus Nijhoff Publishers.
- Smith, H. D. (2000). The industrialisation of the world ocean. *Ocean & Coastal Management*, 43(1), 11–28. [https://doi.org/10.1016/S0964-5691\(00\)00028-4](https://doi.org/10.1016/S0964-5691(00)00028-4).
- Sobel, R. S. (1994). The league of nations covenant and the united nations charter: An analysis of two international constitutions. *Constitutional Political Economy*, 5, 173–192. <https://doi.org/10.1007/BF02393146>
- Swarztrauber, S. A. (1970). *The three-mile limit of territorial seas: A brief history* [Tesis kedoktoran yang tidak diterbitkan]. American University.
- UN General Assembly. (1982). *United Nations Conference on the Law of the Sea*. https://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_4/a_conf13_c2_1106_150.pdf
- United Nation. (t.t). *History of the United Nations*. <https://www.un.org/en/about-us/history-of-the-un>.
- Varghese, R. (1985). Territorial sea and contiguous zone-concept and development. *Cochin University Law Review*, 9, 436–459.
- Yano, J. (2019). The right of innocent passage – The Maritime Review. <https://maritimereview.ph/the-right-of-innocent-passage/>