

**UPAYA TENTARA NASIONAL INDONESIA ANGKATAN
LAUT BALIKPAPAN DALAM MENANGANI KASUS
NAHKODA YANG BERLAYAR TANPA IZIN**

***EFFORTS OF THE INDONESIAN NAVY IN BALIKPAPAN
ADDRESSING CASES OF UNAUTHORIZED SAILING BY SHIP
CAPTAINS***

Rana Luthfiyyah Aqilah Taufiqah Putri¹, Febriavitri²
Fakultas Hukum Universitas Balikpapan
Jalan Pupuk Raya, Gunung Bahagia, Balikpapan Selatan,
Kota Balikpapan, Kalimantan Timur, 76114
E-mail: ranaluth10@gmail.com, Febriavitriiii12@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini mendalami upaya Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) Kota Balikpapan dalam menangani kasus nakhoda yang melakukan pelayaran tanpa izin di perairan Laut Balikpapan. Berbagai kasus yang ditangani mencakup tindak pidana seperti pelanggaran hukum perikanan, perdagangan ilegal, dan pelanggaran lingkungan laut yang menjadi fokus TNI AL. Tantangan serius yang dihadapi juga melibatkan penyelundupan narkoba dan upaya penyelamatan kapal-kapal yang mengalami masalah teknis. Dalam menghadapi nakhoda yang berlayar tanpa izin, TNI AL secara rutin melaksanakan patroli dan operasi penegakan hukum di perairan nasional. Kolaborasi aktif dengan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dan Kementerian Kelautan dan Perikanan sangat ditekankan untuk meningkatkan pemahaman hukum terkait pelayaran di Indonesia. Selain itu, pendekatan pencegahan dan peningkatan kesadaran hukum diwujudkan melalui pelatihan yang diberikan kepada nakhoda dan awak kapal, guna memperkuat kapasitas mereka dalam memahami dan mematuhi peraturan pelayaran. Upaya ini tidak hanya bertujuan untuk menegakkan hukum tetapi juga untuk menciptakan lingkungan pelayaran yang lebih aman dan tertib. Penelitian ini memberikan gambaran komprehensif tentang strategi holistik TNI AL dalam menangani permasalahan keamanan di perairan Laut Balikpapan secara efektif. Diharapkan, upaya yang dilakukan dapat menjadi acuan bagi pengembangan kebijakan dan strategi penegakan hukum di masa mendatang.

Kata kunci: Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Nakhoda, Surat Izin Berlayar

Abstract

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Balikpapan

² Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Balikpapan

Artikel

This study delves into the efforts of the Indonesian National Armed Forces Navy (Indonesian Navy) in Balikpapan to address cases of captains sailing without permits in the waters of Balikpapan. The cases handled include various criminal offenses such as violations of fishing laws, illegal trade, and marine environmental violations, which are the focus of the Indonesian Navy. Serious challenges also involve drug smuggling and efforts to rescue ships experiencing technical problems. In dealing with captains sailing without permits, the Indonesian Navy routinely conducts patrols and law enforcement operations in national waters. Active collaboration with the Maritime Security Agency (Bakamla) and the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries is emphasized to enhance legal understanding related to sailing in Indonesia. Additionally, preventive approaches and legal awareness are implemented through training provided to captains and crew members to strengthen their capacity to understand and comply with sailing regulations. These efforts aim not only to enforce the law but also to create a safer and more orderly sailing environment. This study presents a comprehensive overview of the Indonesian Navy's holistic strategy in effectively addressing security issues in the waters of Balikpapan. The efforts made are expected to serve as a reference for the development of better policies and law enforcement strategies in the future.

Keywords: Indonesian Navy, Ship Captain, Sailing License

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Memiliki luas lautan sejauh 3.527.483km² atau $\frac{2}{3}$ dari keseluruhan wilayah Indonesia, hal ini menjadikan akomodasi transportasi laut menjadi salah satu moda transportasi unggulan negara Indonesia sebagai negara kepulauan dan di era globalisasi seperti sekarang ini.³ Dimasa kini, pelayanan jasa pengangkutan menggunakan jasa kapal laut membutuhkan struktur organisasi yang terintegrasi demi berjalannya kegiatan pelayaran yang baik kegiatan pelayaran ini pada hakikatnya telah berjalan sejak zaman nenek moyang Indonesia. Hal ini tertuang didalam Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menjelaskan bahwa kapal merupakan transportasi kendaraan air yang digerakan melalui tenaga angin, mekanik maupun energi lainnya. Dan dalam membentuk sebuah struktur organisasi diatas kapal yang baik. Diperlukannya seorang nahkoda yang merupakan pimpinan umum diatas kapal serta anak buah kapal yang diantaranya terdiri dari perwira kapal maupun *subordinate crew* atau dikenal sebagai non perwira sebagai pihak yang membantu mobilitas saat berlayar.

Dalam proses berlayar, pada Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, mengacu kepada keselamatan serta keamanan dalam kapal merupakan sebuah tanggung jawab dalam pelabuhan dan syahbandar dalam

³ Zainal Azikin (2013). *Hukum Dagang*. Jakarta; Raja grafindo Persada, hlm 153

Artikel

menjalankan tugas dan kewajibannya, mulai dari pemantauan, penegakan hukum diatas kapal hingga pelaksanaan di bidang angkatan di kawasan perairan pelabuhan dan pengamanan zona maritim di pelabuhan. Namun kerap kali ditemukan permasalahan yang kerap terjadi di sektor pelayaran saat ini yaitu kecelakaan kapal dalam pelayaran, dari hal tersebut perlu adanya seseorang yang mampu menjalankan tugas dalam melakukan pelayaran didukung dengan kelengkapan secara administrasi seperti surat kelaiklautan kapal serta izin berlayar sebagai upaya perlindungan keselamatan dan keamanan pelayaran di perairan Indonesia.⁴ Selain tugas diatas, dalam upaya menjalankan pemeriksaan keselamatan pelayaran, digunakan sebuah metode pengamatan Nautis, Radio serta Teknis dalam melaksanakan beragam pengujian kualifikasi dan keselamatan kapal, hal ini bertujuan untuk penerbitan sebuah sertifikat kapal yang berisikan tentang pemenuhan komponen kelaiklautan kapal terkait kondisi kapal yang sesuai dengan syarat, antisipasi adanya kasus pencemaran di perairan akibat kapal, keselamatan kapal, garis muat, pengawakan, kesehatan penumpang hingga kenyamanan awak kapal. Manajemen keamanan, status hukum dan keselamatan kapal juga menjadi aspek penting dalam berlayar, apabila telah mencukupi kualifikasi secara konstruksi, peralatan, stabilitas, ruang listrik, permesinan, tata rangkaian hingga perlengkapan diatas kapal yang meliputi elektronik kapal, perlengkapan alat penolong hingga radio yang dikuatkan dengan sertifikasi pasca adanya tindak pengujian dan pemantauan oleh seorang surveyor yang dalam hal ini dijalankan langsung oleh seorang *marine inspector*.⁵

Dunia pelayaran mengenal adanya Surat Persetujuan Berlayar atau kerap disingkat menjadi SPB. Dokumen ini adakah berkas negara yang dikeluarkan oleh setiap syahbandar kepada seluruh kapal yang hendak berlayar meninggalkan pelabuhan pasca kapal tersebut telah memenuhi persyaratan secara administratif dan uji kelayakan teknis serta nautis yang dijabarkan sebagai berikut:

1. Surat-surat dan dokumen yang dilampirkan pada saat penyerahan berkas penerbitan dan permohonan atas Surat Persetujuan Berlayar
2. Dokumen berupa surat dan sertifikat kapal yang diterima oleh syahbandar setibanya kapal di pelabuhan.
3. Pemeriksaan kondisi-nautis dan radio kapal, serta
4. Pemuatan dan stabilitas kapal

⁴ Sonhaji Sonhaji, 'Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar', *Administrative Law and Governance Journal* 1, no. 3 (5 December 2018): 299–305, <https://doi.org/10.14710/alj.v1i3.299-305>.

⁵ Alif Muhammad Farhan, 'Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin Dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pengadilan Tanjung Balai Karimun (116/PID. SUS/2020/PN Tbk)' (PhD Thesis, Universitas Islam Riau, 2022), hlm. 1-2, <https://repository.uir.ac.id/11383/>.

Artikel

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar ini memiliki beberapa prosedur yang perlu ditaati. Persyaratan administratif ini meliputi dokumen perizinan kapal serta kelayakan teknik yang dibuktikan melalui kelaiklautan kapal, laik alat tangkap hingga laik simpan yang tertuang didepan Peraturan Kementerian Kelautan Perikanan Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan⁶. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) menjadi salah satu proses pengawasan yang dilakukan pihak syahbandar terhadap serangkaian kapal yang berlayar meninggalkan pelabuhan. hal ini tertuang didalam Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menjelaskan bahwa setiap kapal yang hendak berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh seorang syahbandar. Hal ini berguna dalam memastikan kapal, awak kapal dan muatan yang secara teknik administratif sudah memenuhi adanya sebuah persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran dan perlindungan di lingkungan maritim.⁷

Pengawasan terhadap kapal ini tidak hanya diperuntukan kepada kapal-kapal laut saja, namun juga diberlakukan kepada setiap kapal penangkap ikan yang diterbitkan oleh seorang Syahbandar. Pengawasan terhadap kapal penangkap ikan ini dilakukan dengan melalui proses pemeriksaan fisik serta dokumen kapal ikan. Proses pemeriksaan ini dimulai melalui melampirkan surat ukur, surat kebangsaan kapal, sertifikat keselamatan kapal penangkap ikan, Surat Izin Penangkapan Ikan (SPI), dan Izin Usaha Perikanan (IUP) yang terbitkan langsung oleh dinas perikanan provinsi setempat. Selain kelengkapan berkas, pemeriksaan terkait kompetensi nakhoda atau juragan kapal ikan dan kepala kamar mesin pun juga dilakukan, hal ini sejalan dengan penerbitan surat persetujuan berlayar kapal ikan yang baru bisa melaut pasca terpenuhinya ketentuan- ketentuan yang telah ditetapkan.

Ditengah serangkaian peraturan yang mengatur, dalam praktiknya terkadang masih banyak beredar oknum-oknum yang berusaha melanggar peraturan yang ada. Di Indonesia sendiri masih banyak sekali terjadi kasus nakhoda yang berlayar tanpa adanya izin berlayar. Pada tahun 2020 lalu, seorang Nakhoda SB Harapan Baru Express terbukti ditanyakan bersalah pasca berlayar tanpa adanya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari otoritas setempat. Seorang Nakhoda yang bernama Rudi ternyata berlayar dari Malinau menuju Tarakan di akhir tahun 2019 bertepatan pada bulan Desember tanpa adanya surat izin yang seharusnya diterbitkan oleh Syahbandar. Rudi yang saat itu membawa sebuah *speedboat* berangkat dari

⁶ Noval Djewed, 'Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Banggai', *Jurnal Yustisiabel* 4, no. 1 (2020): 1–13.

⁷ *Ibid.*

Artikel

Malinau pukul tujuh pagi dan tiba di Tarakan hampir pukul sepuluh pagi. Keberangkatan *speedboat* ini ternyata merupakan keberangkatan diluar jadwal yang seharusnya dikarenakan adanya tindak sewa menyewa kapal (*charter*). Sehingga dalam hal ini, Rudi akhirnya ditetapkan sebagai terpidana dengan melakukan tindak pidana Pasal 323 Ayat (1) Junto Pasal 219 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan akhirnya Rudi dijatuhkan vonis 10 bulan penjara dengan denda sebesar Rp100.000.000.00 (seratus juta rupiah) dengan subsider 1 bulan kurungan serta pengembalian barang sita berupa *speedboat* kepada pihak yang berhak.

Berdasarkan latar belakang di atas, pada praktik lapangan masih banyak nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat izin dalam berlayar, masih banyak juga nelayan yang melakukan penangkapan tanpa adanya surat izin serta pengawasan dari pihak Kepolisian, Angkatan Laut dan di luar pengetahuan syahbandar sehingga mereka dapat melakukan pelayaran ke laut lepas untuk melakukan penangkapan atau aktivitas lainnya tanpa pengetahuan aparat penegak hukum dan syahbandar. Dari hal ini penulis hendak mengkaji permasalahan ini dengan judul **“UPAYA TENTARA NASIONAL INDONESIA ANGKATAN LAUT BALIKPAPAN DALAM MENANGANI KASUS NAHKODA YANG BERLAYAR TANPA IZIN”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, rumusan masalah yang diangkat oleh penulis ialah sebagai berikut:

1. Apa saja bentuk tindak pidana yang ditangani oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut di wilayah Perairan?
2. Bagaimana upaya Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dalam menangani kasus nahkoda yang berlayar tanpa izin ?

C. Metode Penelitian

Jenis pendekatan penelitian atau metodologi yang digunakan penulis ialah metode yuridis normatif yang mana berfokus kepada bentuk pertanggung jawaban serta upaya Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dalam menangani kasus nahkoda yang berlayar tanpa memiliki izin serta serangkaian tindak pidana nahkoda yang berlayar tanpa izin yang beredar di situs internet hingga jurnal dengan pembahasan serupa, dengan ini penulis berharap dapat memberikan gambaran secara objektif terkait masalah yang diteliti

D. Tinjauan Pustaka

1. Tinjauan Umum Tentang Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut

Tentara Nasional Indonesia tumbuh dan lahir pada masa perjuangan bangsa Indonesia mempertahankan kemerdekaan dari para penjajah. Tentara Nasional Indonesia atau yang kerap disingkat menjadi TNI merupakan sebuah armada angkatan perang yang berasal dari Indonesia. Tentara Nasional Indonesia merupakan hasil perkembangan dari sebuah organisasi bernama Badan Keamanan Rakyat (BKR). kemudian pada tanggal 5 Oktober 1945, organisasi ini berubah menjadi Tentara Keamanan Rakyat (TKR), dengan tujuan untuk memperbaiki susunan yang sesuai dengan standar operasional prosedur militer internasional. Dua tahun kemudian tepatnya pada tanggal 3 Juni 1947, Soekarno yang saat itu menjabat sebagai presiden mengesahkan secara resmi terkait lahirnya Tentara Nasional Indonesia atau TNI. Tentara Nasional Indonesia sendiri terbagi menjadi tiga jenis angkatan bersenjata, yakni Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara. Tentara Nasional Indonesia dipimpin oleh seorang panglima TNI yang mana masing-masing angkatan dipimpin oleh seorang kepala staf angkatan.⁸

Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dibentuk pada tanggal 10 September 1945, pada masa tersebut para pasukan bersenjata ini dibentuk bernama Badan Keamanan Rakyat (BKR) Laut yang merupakan bagian dari Badan Keamanan Rakyat yang setelahnya dikenal dengan sebutan Angkatan Laut Republik Indonesia Selama tahun 1949-1959 Angkatan Laut Republik Indonesia berhasil menyempurnakan kekuatan dan meningkatkan kemampuannya. Pada tahun 1966 Angkatan Laut Republik Indonesia kemudian disebut dengan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut mengalami babak baru dalam perjalanan sejarahnya seiring dengan upaya integrasi Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (ABRI).⁹ Kekuatan TNI AL saat ini terbagi dalam 2 armada yaitu, Armada Barat yang berpusat di Tanjung Priok Jakarta dan Armada Timur yang berpusat di Tanjung Perak Surabaya, serta satu Komando Lintas Laut Militer (Kolinlamil). Selain itu juga membawahi Korps Marinir¹⁰

2. Tinjauan Umum Tentang Nakhoda

⁸ Atno Atno and Nanda Julian Utama, 'DARI RAKYAT UNTUK RAKYAT: BENIH, CIKAL-BAKAL, DAN KELAHIRAN TENTARA INDONESIA 1945-1947', *Journal of Indonesian History* 7, no. 1 (31 August 2018): 12–18.

⁹ 'TNI, Sejarah Dan Tugas Pokoknya', accessed 5 September 2024, <https://nasional.kompas.com/read/2021/10/05/06000031/tni-sejarah-dan-tugas-pokoknya>.

¹⁰ *Ibid*

Artikel

Menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Nahkoda merupakan salah satu anggota awak kapal yang menduduki posisi pemimpin tertinggi di kapal. Nahkoda memiliki wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Sebagai pejabat dengan kekuasaan tertinggi di atas kapal, semua individu yang berada di kapal tunduk kepada perintah Nahkoda demi keselamatan, keamanan, dan ketertiban selama pelayaran, termasuk pengusaha kapal yang mungkin berada di atas kapal.¹¹ Selain sebagai pemimpin tertinggi di kapal, peran Nahkoda juga mencakup kewajiban sebagai buruh utama setelah menandatangani perjanjian kerja laut. Tindakan menandatangani perjanjian tersebut menunjukkan komitmen Nahkoda untuk bekerja di bawah perintah pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, dan sebagai gantinya, menerima upah dari mereka. Segala kewajiban Nahkoda, dalam konteks ini, terperinci dan dijelaskan secara umum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Republik Indonesia serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Peran Nahkoda dalam menjalankan tugasnya di kapal dan menggarisbawahi signifikansi tanggung jawabnya sebagai bagian integral dari struktur organisasi pelayaran.¹²

Untuk melaksanakan fungsi manajemen, maka sebagai seorang pimpinan di atas kapal, sehubungan dengan fungsinya sebagai manajer, seorang Nahkoda perlu untuk:¹³

1. Mampu menjadi Komunikator yang baik Komunikasi antara pimpinan dan bawahan mutlak diperlukan agar perintah-perintah pimpinan mudah dipahami anak buah kapal. Untuk itu perintah hendaknya disampaikan dengan bahasa yang jelas, padat, dan sederhana dengan tetap menjunjung nilai etika diatas kapal
2. Mampu membuat keputusan Seorang Nahkoda harus mampu membuat keputusan dalam situasi apapun dan bagaimanapun dengan pertimbangan-pertimbangan yang baik sesuai dengan tujuan yang akan dicapai.
3. Mengevaluasi prestasi anggota Sebagai seorang Pimpinan tentunya Nahkoda harus mengevaluasi kinerja anak buah kapalnya, sistem evaluasi ini dimaksudkan untuk menentukan imbalan (upah, promosi

¹¹ Siti Aminah, 'Pelaksanaan Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Di PT. Barwil Uinitor Ships Service Semarang' (PhD Thesis, Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, 2007), hlm. 1, <http://eprints.undip.ac.id/18109/>.

¹² Rahayu Hartini, 'Hukum Pengangkutan Di Indonesia', Malang: Citra Mentari, 2012, hlm. 4.

¹³ Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H., *Hukum Pengangkutan Niaga* (Citra Aditya Bakti, 2013), hlm. 13.

dan alih tugas), diatas kapal system evaluasi dapat dilakukan setiap bulan dengan system laporan *Performance Report*

4. Melaksanakan promosi Jabatan Setiap individu memasuki organisasi untuk tujuan bekerja dan merintis tujuan karir pribadi mereka. Untuk itu seorang nakhoda harus jeli dan mampu mengenali dan bagaimana *performance* anak buah kapal sehingga nantinya dapat dijadikan acuan dalam meningkatkan atau mempromosikan jabatan ke perusahaan

3. Tinjauan Umum Tentang Pelayaran

Pelayaran, yang didefinisikan dalam Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, merangkum suatu kesatuan sistem yang terdiri dari beberapa aspek penting, termasuk angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Undang-undang ini, sebagai landasan hukum utama dalam bidang pelayaran di Indonesia, tidak hanya memberikan landasan hukum umum tetapi juga merinci ketentuan-ketentuan yang bersifat komprehensif terkait dengan segala aspek pelayaran. Dalam konteks aspek pelayaran, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 memberikan perhatian khusus terhadap kenavigasian, kepelabuhanan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and secure*), serta pencegahan dan penanggulangan pencemaran oleh kapal. Salah satu ketentuan yang menonjol adalah Pasal 8 ayat (1), yang mengatur penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional.¹⁴

Penggunaan kapal berbendera Indonesia, sejalan dengan prinsip asas cabotage, memiliki tujuan yang strategis, yaitu melindungi kedaulatan dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara. Selain itu, aturan ini memberikan peluang usaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan nasional untuk memperoleh pangsa pasar yang optimal, karena mengatur larangan bagi kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah laut teritorial serta perairan kepulauan Indonesia. Asas *cabotage*, sebagai landasan bagi ketentuan penggunaan kapal berbendera Indonesia, menegaskan hak untuk melakukan pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia. Dengan demikian, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran membentuk kerangka hukum yang komprehensif, mencakup semua aspek pelayaran, dan memberikan arahan yang kuat untuk pengelolaan pelayaran yang berdaya saing dan berkelanjutan di Indonesia. Pasal 8 ayat (1).

¹⁴ M. Husseyn Umar, 'Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia', (*No Title*), 2001, hlm. 25, <https://cir.nii.ac.jp/crid/1130000797268490624>.

Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas cabotage untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberi kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan nasional untuk memperoleh pangsa pasar, karena itu kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.¹⁵

II. PEMBAHASAN

A. Apa saja bentuk tindak pidana yang ditangani oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut di wilayah Perairan?

Sebagaimana yang telah dipaparkan diatas, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut merupakan instansi penegak hukum yang dalam yurisdiksi formal memiliki kewenangan dalam menjaga kedaulatan dan hukum di perairan nasional agar laut nasional terbebas dari segala bentuk kejahatan dari pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab. Pasca kemerdekaan Indonesia, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dipercayai dalam melaksanakan penegakan hukum dan penyidikan tindak pidana di wilayah perairan Indonesia. Dalam pelaksanaannya, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut berperan dalam melindungi perairan nasional dari serangkaian serangan yang akan datang, diantaranya sebagai berikut:

1. Tindak Pidana di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

Mengacu pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif di Indonesia, peraturan tersebut mengatur dalam Pasal 5 bahwa setiap orang yang melakukan berbagai bentuk eksplorasi dan eksploitasi ekonomi, seperti menghasilkan energi dari air, arus, atau angin di Zona Ekonomi Eksklusif, atau melakukan berbagai bentuk eksploitasi dan eksplorasi sumber daya alam hayati tanpa izin dari pemerintah Indonesia, akan dilarang. Selain itu, Pasal 6 dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif di Indonesia juga menyatakan bahwa setiap orang yang membuat atau melakukan aktivitas pada pulau buatan, instalasi, dan struktur lainnya di dalam Zona Ekonomi Eksklusif tanpa izin dari pemerintah Indonesia juga dilarang.¹⁶

Lebih lanjut, Pasal 7 dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif di Indonesia menjelaskan bahwa siapa pun yang

¹⁵ K. Martono and Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008* (Rajawali Pers, 2011), hlm. 14-15.

¹⁶ *Ibid*

melakukan kegiatan penelitian ilmiah di dalam Zona Ekonomi Eksklusif tanpa izin dari pemerintah Indonesia dapat dikenakan pidana berupa denda maksimal sebesar Rp255.000.000 (dua ratus lima puluh lima juta rupiah).¹⁷

2. Tindak Pidana Pelayaran

Pelanggaran dalam konteks perjalanan laut diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Indonesia. Bab yang secara khusus mengatasi peraturan hukum terkait pelayaran ini adalah Bagian ke-XIX dalam undang-undang tersebut. Di dalam Bagian ini, terdapat sejumlah ketentuan hukum yang mencakup Pasal 284 hingga Pasal 336. Keseluruhan isi Bab XIX membahas masalah yang berkaitan dengan pelayaran yang tidak memenuhi persyaratan yang diatur oleh pemerintah, terutama berkaitan dengan Surat Izin Berlayar (SIB).¹⁸

Pasal 284 hingga Pasal 336 mengatur berbagai aspek pelayaran yang melibatkan pelanggaran terhadap izin berlayar. Hal ini mencakup situasi di mana kapal atau pelayaran tidak memiliki Surat Izin Berlayar yang sah, atau dalam kasus di mana kegiatan pelayaran yang dilakukan tidak sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam Surat Izin Berlayar. Regulasi ini bertujuan untuk mengawasi dan mengendalikan aktivitas pelayaran di perairan Indonesia, serta memastikan bahwa setiap kegiatan pelayaran yang dilakukan mematuhi peraturan yang berlaku.¹⁹

3. Tindak Pidana Pembajakan atau Perompakan

Pengambilalihan atau perampokan pada dasarnya telah diatur dalam Bagian ke-XXIX pada Pasal 438 hingga Pasal 440 dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Ini merupakan bentuk tindak pidana pelayaran yang umumnya dilakukan dengan tujuan memperoleh keuntungan materi dari hasil pengambilalihan atau perampokan di perairan laut. Tindakan kriminal semacam ini biasanya terjadi di wilayah perairan negara merdeka. Secara lebih rinci, pengambilalihan atau perampokan di perairan laut ini dikenal dalam konteks hukum internasional sebagai Hukum Pembajakan Internasional yang diatur dalam *United Nations Convention on the Law of The Sea*, yang sering disebut sebagai UNCLOS. Dalam peraturan ini, terdapat

¹⁷ 'TNI ANGKATAN LAUT SEBAGAI PENEGAK HUKUM DAN SEKALIGUS PENYIDIK TINDAK PIDANA DI LAUT | Simanjuntak | JURNAL ILMIAH HUKUM DIRGANTARA', accessed 3 September 2024,

<https://journal.universitassuryadarma.ac.id/index.php/jihd/article/view/256>.

¹⁸ *Ibid*

¹⁹ *Ibid*

ketentuan yang menjelaskan dengan jelas mengenai yurisdiksi universal terhadap tindak pengambilalihan di laut.²⁰

UNCLOS memberikan kerangka kerja yang komprehensif untuk mengatasi tindak kriminal di laut, termasuk tindakan pembajakan. Regulasi ini mendefinisikan hak dan kewajiban negara-negara dalam menghadapi situasi semacam ini. UNCLOS menekankan pentingnya kerja sama internasional dalam menangani tindakan pembajakan, yang sering kali melibatkan perairan yang melintasi batas-batas negara. Kesepakatan ini menjadi dasar bagi negara-negara di seluruh dunia dalam upaya mereka untuk memerangi dan mencegah tindak pembajakan di perairan internasional.²¹

4. Tindak Pidana Perikanan

Regulasi yang berkaitan dengan penanganan tindak pidana di bidang perikanan sebagian besar telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Undang-Undang ini secara rinci menjelaskan bahwa tindak pidana di sektor perikanan mencakup berbagai aktivitas yang terkait dengan penangkapan ikan, pengelolaan sumber daya ikan dan ekosistemnya, mulai dari tahap praproduksi hingga pemasaran. Tindakan ini seringkali terlibat dalam kegiatan bisnis yang terkait dengan perikanan, yang dapat mencakup beragam tahap proses tersebut. Namun, yang harus diingat, bahwa jika tindakan tersebut tidak mendapatkan izin resmi dari pemerintah Indonesia atau melanggar ketentuan yang diatur dalam izin tersebut, maka akan dianggap sebagai pelanggaran hukum.²²

Dengan demikian, regulasi ini bertujuan untuk mengawasi dan mengatur aktivitas perikanan secara ketat guna memastikan pengelolaan yang berkelanjutan dan pelestarian sumber daya ikan serta lingkungannya. Selain itu, regulasi ini juga memiliki peran penting dalam menjaga keterlibatan bisnis perikanan yang sah, yang sejalan dengan prinsip-prinsip berkelanjutan dan kebijakan lingkungan yang diterapkan oleh pemerintah Indonesia. Penting untuk diingat bahwa peraturan hukum di sektor perikanan ini memiliki dampak yang signifikan pada industri perikanan dan berkontribusi pada pelestarian sumber daya alam yang sangat penting. Dalam konteks hukum nasional, regulasi ini menjadi dasar bagi penegakan hukum dan pengawasan yang ketat terhadap praktik-praktik yang dapat merusak

²⁰ Bernard Kent Sondakh, 'Pengamanan Wilayah Laut Indonesia', *Jurnal Hukum Internasional*, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2004, hlm. 32.

²¹ Mangisi Simanjuntak. *Loc.Cit*

²² H. Supriadi and Alimuddin, *Hukum Perikanan Di Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2011), hlm. 430-431.

ekosistem laut serta mengancam kelangsungan mata pencaharian nelayan dan perekonomian sektor perikanan secara keseluruhan.²³

5. Tindak Pidana Pelanggaran Wilayah

Pasal 12 ayat (1) huruf h dari Ordonansi (Undang Undang) Lautan Territory (Maritim) 1939, yang dikenal sebagai Territoriale ZEE en Maritime Kringen Ordonantie 1939 (TZMKO 1939), menguraikan bahwa tindak pelanggaran wilayah ditujukan kepada siapapun yang tanpa memiliki izin yang sah, berusaha untuk berlabuh atau tinggal mengambang di dalam lingkaran maritim Indonesia. Dalam peraturan ini, terdapat pengecualian tertentu yang diberikan kepada mereka yang hanya melintas atau melakukan "innocence passage" (lintas damai) di dalam laut teritorial, yang tidak akan dianggap sebagai bentuk pelanggaran wilayah. Ketentuan ini bertujuan untuk melindungi kedaulatan Indonesia atas wilayah perairannya, dengan mengatur dan mengawasi aktivitas yang berlangsung di lingkaran maritim Indonesia. Hal ini penting untuk memastikan bahwa setiap orang atau entitas yang beroperasi di perairan Indonesia memiliki izin yang sesuai, sesuai dengan hukum yang berlaku. Pengecualian yang diberikan kepada "innocence passage" atau lintas damai mencerminkan komitmen Indonesia untuk tetap mematuhi prinsip-prinsip hukum laut internasional yang mengatur hak-hak negara lain untuk berlayar melalui laut teritorial Indonesia tanpa hambatan.²⁴ Peraturan ini berupaya memastikan bahwa aktivitas-aktivitas yang lebih kompleks dan yang melibatkan tinggal atau berlabuh di wilayah perairan Indonesia, yang melibatkan lebih dari sekadar lintas damai, harus tunduk pada ketentuan yang lebih ketat dan memerlukan izin resmi yang sesuai dengan hukum yang berlaku. Oleh karena itu, regulasi ini memiliki peran yang sangat penting dalam menjaga kedaulatan dan keamanan perairan Indonesia serta memastikan pengawasan yang efektif terhadap aktivitas-aktivitas yang mungkin dapat mengancam integritas wilayah maritim Indonesia. Dengan demikian, pengaturan ini mendorong dan memastikan ketaatan terhadap hukum laut internasional, sambil melindungi kedaulatan dan kepentingan nasional Indonesia di perairan wilayahnya.²⁵

B. Bagaimana upaya Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dalam menangani kasus nahkoda yang berlayar tanpa izin

Sebagai komponen utama pertahanan negara di wilayah perairan Indonesia, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut berkewajiban dalam mengawasi serta

²³ *Ibid*

²⁴ Mangisi Simanjuntak. *Loc. Cit*

²⁵ *Ibid*

Artikel

menajga kedaulatan negara serta integritas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dalam upayanya mempertahankan stabilitas kemanan wilayah perairan Indonesia, meliondungi sumber daya alam didalamnya dari beragam bentuk gangguan pelanggaran hukum dan keamanan. Konsepsi dasar terhadap perwujudan keamanan di wilayah perairan pada hakikatnya memiliki dua dimensi, yakni penegakan kedaulatan dan penegakan kemanan yang berkaitan dengan satu dan lainnya.²⁶ kedaulatan negara dimaksud sebagai kepemilikan kekuasaan tertinggi baik dalam maupun keluar dalam mengatur fungsi perlengkapan negara, sementara penegakan kemanan ditujukan kepada pertahanan yang ideal dalam wilayah negara Indonesia terkhususnya pada bidang maritim.²⁷ Penjagaan ini tidak hanya dilakukan oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut Indonesia saja, hadirnya Bakamla yang merupakan singkatan dari Badan Kemanan Laut merupakan lembaga pemerintahan non kementerian yang bertugas dalam membantu pelaksanaan kemanan di wilayah perairan Indonesia.²⁸ Melaksanakan patroli bersama Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Badan Keamanan Laut berawal dari peringatan hari Nusantara di tahun 2014 yang mana saat itu dilaksanakan pada tahun 2014 dan diresmikan oleh presiden Joko Widodo yang bertugas untuk melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan indonesia.²⁹

Serangkaian peyung hukum tentang penegakan hukum terhadap tindak pelanggaran nakhoda yang tidak memiliki izin masih menjadi problematika dimasa kini, pemerintah dalam hal ini masih belum sepenuhnya memaksimalkan kerangka penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia. Beberapa kendala tersebut diantaranya sebagai berikut:

1. Minimnya koordinasi diantara serangkaian instansi yang memiliki kewenangannya di wilayah perairan Indonesia, kurangnya koordinasi diantara Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Polisi Air, Badan Kemanan Laut serta Kapal Pengawas Perikanan yang berada dibawah naungan Kementerian Kelautan dan Perikanan hingga Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai yang memiliki pemahaman konsep atau pronsip *multi agency multi task*. Sistem *multi agency multi task* ini dianggap sebagai kunci untuk bisa memberikan dampak serta kontribusi besar dalam berupaya menangani beragam persoalan dalam penegakan hukum, kemanan hingga keselamatan di

²⁶ Sondakh, 'Pengamanan Wilayah Laut Indonesia', hlm. 32.

²⁷ *Ibid*

²⁸ 'Badan Keamanan Laut (BAKAMLA)', accessed 3 September 2024, <https://jdih.maritim.go.id/id/badan-keamanan-laut>.

²⁹ 'Bakamla Artinya Apa? Pengertian, Sejarah, Tugas Dan Fungsinya', accessed 5 September 2024, <https://news.detik.com/berita/d-6301766/bakamla-artinya-apa-pengertian-sejarah-tugas-dan-fungsinya>.

wilayah laut.³⁰ Namun dalam pelaksanaannya, penerapan prinsip *multi agency multi task* ini belum berjalan dengan optimal, praktik yang dianggap dapat meningkatkan penegakan hukum, kemanan serta peningkatan keselamatan di laut belum dapat berjalan dengan sebagaimana mestinya. Hal ini akibat dari masing-masing instansi dan kementerian memiliki strategi tersendiri dalam menjelakan kebijakan, sumber daya manusia yang berbeda-beda dan tidak dalam satu sistem yang terintegrasi kerap menajadikan adanya overlapping kewenangan dan friksi antar instansi hingga adanya ego sektoral. Penerapan *multi agency multi task* ini tidak hanya memberikan kepada penegakan hukum saja, namun juga memberikan kerugian terhadap kemanan anggaran pendapatan dan belanja negara hingga ekonomi kelautan yang berujung kepada turunnya citra Indonesia di mata Internasional.³¹

2. Kendala lain dalam pelaksanaan penegakan hukum terhadap nakhoda yang tidak memiliki Surat Izin Berlayar ialah dari masyarakat itu sendiri yang masih belum sepenuhnya menaati peraturan hukum yang ada, masih banyak nakhoda yang meremehkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Masih lemahnya penerapan Undang-Undang ini juga masih menjadi hambatan dasar dalam menangani kasus nakhoda yang berlayar tanpa izin, selain hal tersebut, faktor ekonomi juga memiliki pengaruh besar bagi serangkaian nakhoda yang memutuskan berlayar tanpa Surat Izin Berlayar.³²

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang dilakukan peneliti terkait pembahasan diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Penelitian ini telah mengungkapkan bahwa TNI AL Balikpapan menghadapi berbagai bentuk tindak pidana di wilayah perairan Indonesia. Di antara bentuk-bentuk tindak pidana yang paling umum adalah pelanggaran hukum perikanan yang mencakup penangkapan ikan ilegal, pencurian sumber daya alam laut, dan pelanggaran kuota penangkapan. Selain itu, TNI AL

³⁰ Eka Martiana Wulansari, 'PENEGAKAN HUKUM DI LAUT DENGAN SISTEM SINGLE AGENCY MULTY TASKS', n.d.

³¹ *Ibid.*

³² Zulfahmi and Mukhlis, 'PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL PERIKANAN YANG TIDAK MEMILIKI SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR', *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala* Vol. 2, No. 2 (n.d.).

Balikipapan juga menghadapi tantangan serius terkait perdagangan ilegal, yang mencakup penyelundupan barang-barang terlarang melalui jalur laut. Selanjutnya, kasus-kasus pelanggaran lingkungan laut, seperti pencemaran lingkungan dan penggunaan alat tangkap yang merusak, juga menjadi perhatian utama. Tidak hanya itu, TNI AL Balikpapan juga mendapati diri mereka harus berurusan dengan penyelundupan narkoba yang semakin kompleks dan berbahaya. Narkoba sering kali diselundupkan melalui jalur laut, dan TNI AL Balikpapan telah berupaya keras untuk mengidentifikasi dan menghentikan penyelundupan narkoba ini. Selain itu, TNI AL Balikpapan juga telah berperan dalam operasi penyelamatan kapal-kapal yang mengalami masalah teknis, seperti kerusakan mesin atau kondisi darurat lainnya. Upaya-upaya ini menunjukkan keragaman tantangan yang dihadapi oleh TNI AL Balikpapan dalam menjalankan tugas mereka di wilayah perairan Indonesia.

2. TNI AL Balikpapan menghadapi berbagai bentuk tindak pidana di wilayah perairan Indonesia. Di antara bentuk-bentuk tindak pidana yang paling umum adalah pelanggaran hukum perikanan yang mencakup penangkapan ikan ilegal, pencurian sumber daya alam laut, dan pelanggaran kuota penangkapan. Selain itu, TNI AL Balikpapan juga menghadapi tantangan serius terkait perdagangan ilegal, yang mencakup penyelundupan barang-barang terlarang melalui jalur laut. Selanjutnya, kasus-kasus pelanggaran lingkungan laut, seperti pencemaran lingkungan dan penggunaan alat tangkap yang merusak, juga menjadi perhatian utama. Tidak hanya itu, TNI AL Balikpapan juga mendapati diri mereka harus berurusan dengan penyelundupan narkoba yang semakin kompleks dan berbahaya. Narkoba sering kali diselundupkan melalui jalur laut, dan TNI AL Balikpapan telah berupaya keras untuk mengidentifikasi dan menghentikan penyelundupan narkoba ini. Selain itu, TNI AL Balikpapan juga telah berperan dalam operasi penyelamatan kapal-kapal yang mengalami masalah teknis, seperti kerusakan mesin atau kondisi darurat lainnya. Upaya-upaya ini menunjukkan keragaman tantangan yang dihadapi oleh TNI AL Balikpapan dalam menjalankan tugas mereka di wilayah perairan Indonesia.

B. Saran

Adapun saran yang dapat diberikan kepada aparat penegak hukum dalam meningkatkan pengamanan di wilayah perairan sebagai berikut:

1. Diperlukan upaya lebih lanjut untuk memperkuat pengawasan maritim di perairan Indonesia. Ini termasuk penggunaan teknologi canggih, seperti

sistem pemantauan satelit, untuk mendeteksi kapal-kapal ilegal dengan lebih efisien. TNI AL, Bakamla, dan instansi terkait lainnya perlu terus meningkatkan kerja sama dan pertukaran informasi. Koordinasi yang lebih baik akan memungkinkan respons yang lebih cepat dan efektif terhadap pelanggaran hukum maritim. Selain itu Pelatihan yang berkelanjutan kepada nakhoda dan awak kapal tentang peraturan maritim Indonesia sangat penting. Hal ini dapat membantu meningkatkan pemahaman mereka tentang hukum yang berlaku dan mengurangi insiden pelanggaran izin. Perlu dilakukan pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan. Ini mencakup pengawasan dan penegakan ketat terhadap pelanggaran hukum perikanan untuk memastikan kelangsungan sumber daya laut.

2. Pendidikan tentang peraturan maritim Indonesia dan konsekuensi hukum dari pelanggaran izin harus menjadi bagian integral dari pelatihan nakhoda dan awak kapal. Ini akan memberikan pemahaman yang lebih baik tentang kepatuhan hukum. Proses penegakan hukum harus transparan dan akuntabel. Hal ini akan membantu membangun kepercayaan masyarakat dalam penegakan hukum maritim.

DAFTAR PUSTAKA

Aminah, Siti. 'Pelaksanaan Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Di PT. Barwil Unitor Ships Service

Artikel

- Semarang'. PhD Thesis, Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, 2007.
<http://eprints.undip.ac.id/18109/>.
- Atno, Atno, and Nanda Julian Utama. 'DARI RAKYAT UNTUK RAKYAT: BENIH, CIKAL-BAKAL, DAN KELAHIRAN TENTARA INDONESIA 1945-1947'. *Journal of Indonesian History* 7, no. 1 (31 August 2018): 12–18.
- 'Badan Keamanan Laut (BAKAMLA)'. Accessed 5 September 2024.
<https://jdih.maritim.go.id/id/badan-keamanan-laut>.
- 'Bakamla Artinya Apa? Pengertian, Sejarah, Tugas Dan Fungsinya'. Accessed 5 September 2024. <https://news.detik.com/berita/d-6301766/bakamla-artinya-apa-pengertian-sejarah-tugas-dan-fungsinya>.
- Djewed, Noval. 'Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Banggai'. *Jurnal Yustisiabel* 4, no. 1 (2020): 1–13.
- Farhan, Alif Muhammad. 'Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin Dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pegadilan Tanjung Balai Karimun (116/PID. SUS/2020/PN Tbk)'. PhD Thesis, Universitas Islam Riau, 2022. <https://repository.uir.ac.id/11383/>.
- H. Supriadi and Alimuddin. *Hukum Perikanan Di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, 2011.
- Hartini, Rahayu. 'Hukum Pengangkutan Di Indonesia'. Malang: Citra Mentari, 2012.
- Martono, K., and Eka Budi Tjahjono. *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Rajawali Pers, 2011.
- Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Citra Aditya Bakti, 2013. <https://citraaditya.com/product/hukum-pengangkutan-niaga-v-2013/>.
- Sondakh, Bernard Kent. 'Pengamanan Wilayah Laut Indonesia'. *Jurnal Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta*, 2004.

Artikel

Sonhaji, Sonhaji. 'Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar'. *Administrative Law and Governance Journal* 1, no. 3 (5 December 2018): 299–305. <https://doi.org/10.14710/alj.v1i3.299-305>.

'TNI ANGKATAN LAUT SEBAGAI PENEGAK HUKUM DAN SEKALIGUS PENYIDIK TINDAK PIDANA DI LAUT | Simanjuntak | JURNAL ILMIAH HUKUM DIRGANTARA'. Accessed 5 September 2024. <https://journal.universitassuryadarma.ac.id/index.php/jihd/article/view/256>.

'TNI, Sejarah Dan Tugas Pokoknya'. Accessed 5 September 2024. <https://nasional.kompas.com/read/2021/10/05/06000031/tni-sejarah-dan-tugas-pokoknya>.

Umar, M. Husseyn. 'Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia'. (*No Title*), 2001. <https://cir.nii.ac.jp/crid/1130000797268490624>.

Wulansari, Eka Martiana. 'PENEGAKAN HUKUM DI LAUT DENGAN SISTEM SINGLE AGENCY MULTY TASKS', n.d.

Zulfahmi and Mukhlis. 'PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL PERIKANAN YANG TIDAK MEMILIKI SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR'. *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala* Vol. 2, No. 2 (n.d.).

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Undang-Undang

Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan