

RASIO HUKUM DAN IMPLIKASI KEBIJAKAN LEGISLATIF KEWENANGAN HAKIM DALAM MELAKUKAN PENAHANAN KAPAL

Diah Turis Kaemirawati¹

¹*Fakultas Hukum Universitas Krisnadwipayana, Jakarta*

Email: diahturis@gmail.com

ABSTRAK

Perkara pidana di bidang pelayaran, penyidik berwenang melakukan penyitaan terhadap kapal sepanjang berkaitan dengan peristiwa pidana sebagaimana ketentuan Pasal 39 KUHP. Dalam penyitaan kapal penyidik telah berkoordinasi dengan syahbandar, dan penyidik. Pertanyaan yang layak diajukan ketika perkara pidananya sampai di tingkat pengadilan apakah untuk kepentingan pemeriksaan hakim akan melakukan penahanan kapal sesuai dengan kewenangannya berdasarkan undang-undang pelayaran. Tujuan penelitian ini untuk menemukan dan menganalisis rasio hukum Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sebagai kebijakan legislatif yang memberi kewenangan hakim untuk melakukan penahanan kapal yang terkait perkara pidana dan menganalisis implikasi hukum Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap penerapan penahanan kapal oleh hakim. Untuk menjawab permasalahan penelitian digunakan penelitian hukum normatif bertujuan untuk menemukan aturan-aturan hukum pada rasio hukum dan implikasi kebijakan legislatif pada kewenangan hakim dalam melakukan penahanan kapal. Hasil penelitian ini ialah rasio hukum Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai kebijakan legislatif memberi kewenangan hakim untuk menahan kapal dalam rangka mempermudah pemeriksaan pada perkara pidana yang berkaitan dengan kapal dengan tujuan untuk membuat efektif peraturan perundang-undangan yang ada hubungannya dengan pelayaran dan implikasi hukum undang-undang pelayaran yaitu untuk melakukan penahanan terhadap kapal yang terkait dengan perkara pidana maupun yang terkait dengan perkara perdata oleh hakim ialah, melengkapi KUHP.

Kata Kunci: Hukum Pelayaran; Illegal Fishing; Kewenangan Hakim; Penahanan Kapal.

ABSTRACT

In criminal cases in the shipping sector, investigators are authorized to confiscate ships as long as they are related to criminal events as stipulated in Article 39 of the Criminal Procedure Code. In the confiscation of the ship, the investigator has coordinated with the harbormaster and investigators. The appropriate question to be asked when the criminal case reaches the court level is whether for examination the judge will detain the ship following his authority under the shipping law. The purpose of this study is to find and analyze the legal ratio of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, Article 222, as a legislative policy that authorizes judges to detain ships related to criminal cases and to analyze the legal implications of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, Article 222 on the application of the detention of ships by judges. To answer the research problem, normative legal research is used to find out the legal rules on legal ratios and the implications of legislative policies on the authority of judges in detaining ships. The results of this study are the legal ratio of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, Article 222 as a legislative policy authorizes judges to detain ships to facilitate examination of criminal cases related to ships to make effective laws and regulations that have to do with shipping and the legal implications of the shipping law, namely to detain ships related to criminal cases as well as those related to civil cases by judges, complements the Criminal Procedure Code.

Keywords: Shipping Law; Illegal Fishing; Judge's Authority; Ship Detention.

A. PENDAHULUAN

Tanah air Indonesia yang juga dikenal dengan wawasan nusantara ialah gugus kepulauan, terdiri atas pulau besar dan kecil, tersebar dan terletak antara dua benua (Asia-Australia) dan antara dua samudera (India dan Pasifik), berjumlah kurang lebih 13.667 pulau, sesuai kodratnya menjadi tanah air, tempat kediaman bangsa Indonesia pada tahun 2014 berjumlah 68.603.263 jiwa.¹

Dalam pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan wawasan nusantara, perlu disusun sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang, dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara, turut mendukung pertahanan dan keamanan, serta peningkatan hubungan internasional.

Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antar bangsa.² Karena dalam aspek politis dan pertahanan, transportasi dapat memperkuat persatuan dan kesatuan nasional. Transportasi merupakan sarana mobilitas pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia karena dengan mobilitas yang tinggi dari aparat keamanan dan masyarakat melalui kelancaran transportasi akan memberikan rasa aman, tenteram dan usaha penegakan hukum terhadap transportasi laut.³

Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan dengan dua kali luas daratan. Posisi demikian, mengakibatkan perhubungan laut mempunyai peranan yang sangat penting sebagai sarana transportasi dan komunikasi antar pulau dalam mewujudkan persatuan dan kesatuan pertahanan keamanan, politik, sosial, budaya dan khususnya disektor ekonomi dan perdagangan. Kenyataannya, pengelolaan, pemberdayaan dan pemanfaatan perairan termasuk laut oleh negara belum optimal untuk kesejahteraan rakyat.⁴ Laut diibaratkan alam semesta, kapal ialah negara dan isinya ialah bangsa Indonesia yang etnisitasnya heterogen, budayanya majemuk, potensinya beraneka ragam, dan laju perkembangan yang satu dibandingkan dengan yang lain tidak seimbang. Isinya ialah bangsa Indonesia yang terdiri atas kelompok kepentingan yang berbeda-beda.⁵

Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia.⁶

Mengingat pentingnya transportasi melalui laut atau transportasi yang menggunakan kapal, untuk menegakkan undang-undang tentang pelayaran maka lembaga pengadilan harus ditingkatkan perannya, terutama dalam penahanan kapal dan menyelesaikan tindak pidana atau perkara perdata

¹ Badan Pusat Statistik, 2 Januari 2014.

² Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849).

³ M. Nur Nasution, *Manajemen Transportasi (Edisi Kedua)*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004), hlm. 18.

⁴ Djoko Triyanto, *Bekerja di Kapal*, (Bandung: Mandar Maju, 2005), hlm. 1.

⁵ Muhamdam Labolo, *Kepemimpinan Bahari Sebuah Alternatif Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2011), hlm. 8.

⁶ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849).

yang terjadi, sebagaimana diatur dalam Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

- (1) Syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis pengadilan;
- (2) Penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan berdasarkan alasan: a) Kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana; atau b) Kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak mengatur mengenai prosedur penahanan kapal oleh hakim, ini menunjukkan bahwa undang-undang produk DPR selama ini ditengarai banyak yang tidak melalui tahapan diskusi akademik (konsep akademik) yang memadai, akan tetapi hanya dibahas di dan oleh departemen pengusul kemudian langsung diajukan ke DPR, atau diusulkan oleh DPR tanpa terlebih dahulu dibahas dalam diskusi akademik. Dengan demikian banyak undang-undang baik bentuk maupun substansinya tidak mencerminkan produk legislatif yang responsif.⁷

Untuk perkara pidana di bidang pelayaran, penyidik berwenang melakukan penyitaan terhadap kapal sepanjang berkaitan dengan peristiwa pidana sebagaimana ketentuan Pasal 39 KUHAP. Dalam melakukan penyitaan kapal, penyidik tentu memasuki kawasan pelabuhan untuk mengetahui dengan pasti kapal yang akan disita. Penyidik tidak mungkin masuk ke pelabuhan tanpa izin, karena pelabuhan ada pengurusnya yang mengatur lalu lintas pelayaran. Untuk kelancaran penyidikan, penyidik melakukan koordinasi dengan syahbandar⁸ selaku pejabat pelabuhan. Syahbandar tidak mungkin menolak berkoordinasi dengan penyidik, karena syahbandar.⁹

Jika dalam penyitaan kapal penyidik telah berkoordinasi dengan syahbandar, dan penyidik juga memberikan selebar salinan berita acara penyitaan kapal kepada syahbandar sebagai pemberitahuan, maka kapal yang ditahan berada dalam wilayah pelabuhan selama perkaranya belum selesai juga keamanan dan pengawasannya secara fisik menjadi tanggung jawab syahbandar. Pertanyaan yang layak diajukan ialah: ketika perkara pidananya sampai di tingkat pengadilan apakah untuk kepentingan pemeriksaan hakim akan melakukan penahanan kapal sesuai dengan kewenangannya berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Pasal 222.

⁷ Hukum responsif menurut Nonet dan Selznick ialah hukum yang berfungsi sebagai bentuk respons terhadap kebutuhan dan aspirasi sosial (*law as a facilitator of response to social needs and aspirations*). Dalam Antonie AG. Peters dan Koesriani Siswosoebroto (ed.) *Hukum dan Perkembangan Sosial Buku Teks Sosiologi Hukum*, (Jakarta: Sinar Harapan, 1988), hlm. 166-169.

⁸ Randy Aguw, "Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran," *Lex Administratum* vol. 1, no. 1 (2013), hlm. 46, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/administratum/article/view/1053>.

⁹ Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 64 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar Pasal 3, Kantor Syahbandar mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut: 1) Pelaksanaan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kelaiklautan kapal sesuai dengan kewenangannya; 2) Pengawasan bongkar muat barang berbahaya, limbah bahan berbahaya dan beracun, dan pengisian bahan bakar; 3) pengawasan laik layar dan kepelautan, alih muat di perairan pelabuhan, keselamatan pengerukan, reklamasi dan pembangunan fasilitas pelabuhan sesuai dengan kewenangannya serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar; 4) Koordinasi dan pelaksanaan penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan perlindungan lingkungan maritim; 5) Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*), di Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan; 6) Pelaksanaan Ketertiban dan Patroli, penyidikan tindak pidana pelayaran di dalam Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan, serta pengawasan Pekerjaan Bawah Air (PBA), *salvage*, penundaan dan pemanduan kapal; dan 7) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Dalam perkara pidana, terutama untuk membuktikan salah tidaknya perbuatan seorang terdakwa tidak bergantung kepada barang bukti, melainkan tergantung pada alat-alat bukti yang diajukan ke persidangan dan sesuai dengan Pasal 184 KUHAP alat bukti berupa keterangan saksi, keterangan ahli, surat, petunjuk, dan keterangan terdakwa. Berhubung menganut sistem minimal dua alat bukti dan alat-alat tersebut hakim merasa yakin bahwa terdakwa ialah pelaku yang melakukan tindak pidana.

Berdasarkan uraian pada latar belakang, maka permasalahan dalam penulisan jurnal ini meliputi:

1. Bagaimana rasio hukum Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai kebijakan legislatif yang memberi kewenangan hakim untuk menahan kapal yang terkait dengan perkara pidana?
2. Bagaimanakah implikasi hukum Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap penerapan penahanan kapal oleh hakim?

B. METODE PENELITIAN

Metode penelitian hukum normatif bertujuan untuk menemukan aturan-aturan hukum pada rasio hukum dan implikasi kebijakan legislatif pada kewenangan hakim dalam melakukan penahanan kapal. Penelitian yang dilakukan di dalam keilmuan yang bersifat deskriptif yang menguji kebenaran ada tidaknya sesuatu fakta disebabkan oleh suatu faktor tertentu, penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.¹⁰

C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. **Rasio Hukum Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Sebagai Kebijakan Legislatif Hakim Memberi Kewenangan Untuk Menahan Kapal Terkait Perkara Pidana**

Sistem Hukum Perhubungan Nasional

Departemen perhubungan dalam salah satu penerbitannya secara khusus telah memberikan arti terhadap apa yang dimaksud dengan “sistem perhubungan nasional” yaitu, tatanan seluruh ruang lingkup kegiatan perhubungan dalam bidang pengoperasian, pembangunan dan pengaturan yang secara selaras, serasi, seimbang dan terpadu, efektif dan efisien menunjang dan melancarkan proses perwujudan pembangunan nasional. Jika dikonversikan ke dalam hukum dapat dimaknakan bahwa, hukum perhubungan nasional ialah seluruh kaidah-kaidah yang berkaitan dengan kegiatan perhubungan.¹¹

Istilah perhubungan bermakna lebih luas dari istilah pengangkutan. Menurut Soekardono, hukum pengangkutan ialah peraturan-peraturan di dalam dan di luar kodifikasi (KUH Perdata, KUH Dagang) yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain, untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu,

¹⁰ Hudyarto, “Pertanggungjawaban Putusan Pailit Perseroan Terbatas,” *Binamulia Hukum* vol. 10, no. 1 (2021), hlm. 94, <https://doi.org/10.37893/jbh.v10i1.444>.

¹¹ Mariam Darius Badruzaman, *Pembentukan Hukum Nasional dan Permasalahannya (Kumpulan Karangan)*, (Bandung: Alumni, 1981), hlm. 197-198.

termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan pengangkutan. Dalam lingkup pengangkutan laut secara umum tentunya bertalian erat dengan tanggung jawab hukum si pengangkut terhadap keamanan dan keselamatan angkutannya baik orang maupun barang.¹²

Rasio Hukum Pelayaran

Pembahasan mengenai hukum pelayaran tidak lepas dari laut dan alat transportasinya yaitu kapal. Setiap negara kepulauan, termasuk Indonesia berhak atas penguasaan negara terhadap laut berdasarkan kepada konsepsi hukum, diawali dengan keluarnya peraturan-peraturan hukum laut Rhodia pada abad ke-2 Sebelum Masehi, yaitu diterima baik oleh semua negara di tepi Laut Tengah. Kerajaan Romawi yang menguasai seluruh wilayah Laut Tengah pada abad ke-7 Masehi juga berpedoman pada aturan-aturan Rhodia. Sebagai hasilnya laut tengah menjadi lautan yang bebas dari gangguan para bajak laut, sehingga semua orang dapat mempergunakannya dengan aman.¹³

Dalam hukum internasional yang harus dipatuhi oleh setiap negara, untuk pelayaran di laut lepas baik negara berpantai maupun negara tidak berpantai harus mengibarkan bendera satu saja, tidak diperkenankan untuk dilepas mengganti benderanya selama dalam perjalanan atau di pelabuhan yang disinggahi, kecuali ada hal-hal lain. Ditegaskan bagi kapal yang berlayar memakai dua bendera dari dua negara atau lebih dengan sesuka hatinya atau dalam pelayaran berganti-ganti bendera, maka mereka tidak boleh menuntut suatu kebangsaan yang dimaksud terhadap suatu negara dan kapal itu dapat disamakan dengan sebuah kapal tanpa kebangsaan. Kecuali pada keadaan yang luar biasa dan dicantumkan dalam perjanjian internasional.¹⁴

Kewenangan Hakim Dalam Penahanan Kapal Terkait Dengan Perkara Pidana

Dalam konstruksi ini, kewenangan tidak hanya diartikan sebagai hak untuk melakukan praktik kekuasaan, namun kewenangan juga diartikan: 1) Untuk menerapkan dan menegakkan hukum; 2) Ketaatan yang pasti; 3) Perintah; 4) Memutuskan; 5) Pengawasan; 6) Yurisdiksi; dan 7) Kekuasaan. Untuk mencapai tujuan tersebut maka ditetapkanlah dasar kewenangan hakim dalam menjalankan tugasnya untuk mengadili, diwajibkan untuk menggali, mengikuti dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat.¹⁵

Dari beberapa arti kewenangan di atas, maka kewenangan yang dimiliki oleh hakim di dalam penahanan kapal yang terkait dengan perkara pidana, hanya sebagai penegakkan hukum dan memutuskan masalah yang dilakukan oleh kapal yang terkait dengan perkara pidana. Oleh karena itu, hakim sesuai dengan kewenangnya dapat memutuskan masalah kapal yang terkait dengan perkara pidana dengan seadil-adilnya.

Hukum pidana ialah peraturan hukum mengenai pidana. Kata “pidana” berarti hal yang dipidanakan yaitu oleh instansi yang berkuasa dilimpahkan kepada seorang oknum sebagai hal yang tidak enak dirasakannya dan juga hal yang tidak sehari-hari dilimpahkan. Tentunya ada alasan untuk melimpahkan pidana ini, dan alasan ini selayaknya ada hubungan dengan suatu keadaan, yang di

¹² R. Juli Moertiono, “Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut,” *Jurnal Penelitian Pendidikan Sosial Humaniora* vol. 4, no. 1 (2019), hlm. 485, <https://jurnal-lp2m.um naw.ac.id/index.php/JP2SH/article/view/272>.

¹³ Syamsumar Dam, *Politik Kelautan*, (Jakarta: Bumi Akasara, 2010), hlm. 12.

¹⁴ P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, edisi baru, (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), hlm. 23-24.

¹⁵ Immanuel Christophel Liwe, “Kewenangan Hakim Dalam Memeriksa dan Memutus Perkara Pidana yang Diajukan ke Pengadilan,” *Lex Crimen* vol. 3, no. 1 (2014), hlm. 135, <https://ejournal.uns rat.ac.id/index.php/lexcrimen/article/view/3847>.

dalamnya seorang oknum yang bersangkutan bertindak kurang baik. Unsur “hukuman” sebagai suatu pembalasan tersirat dalam kata pidana. Akan tetapi, kata hukuman sebagai istilah tidak dapat menggantikan kata “pidana” sebab istilah “hukum pidana” di samping “hukum perdata” seperti misalnya ganti-kerugian berupa pembayaran sejumlah uang atau penyitaan barang disusul dengan pelelangan.¹⁶

Dalam penahanan kapal yang terkait dengan perkara pidana hakim harus bekerja sesuai wilayah kerja hakim secara fungsional di pengadilan melaksanakan dan menggali keadilan serta berusaha mengatasi segala hambatan dan rintangan untuk dapat tercapainya peradilan yang dikehendaki oleh undang-undang. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengenai ketentuan pidananya diatur di dalam Pasal 284 sampai dengan Pasal 336, yang mengatur tentang sanksi pidana terhadap kapal yang melakukan tindak pidana.

Kenyataan menunjukkan, banyak kapal-kapal yang melakukan tindak pidana, terutama tindak pidana penangkapan ikan secara ilegal atau *illegal fishing*. Kondisi demikian terjadi karena lemahnya koordinasi antar instansi penegak hukum sehingga menimbulkan tumpang tindih kewenangan, sehingga sangat rawan menimbulkan konflik kepentingan. Penegakan hukum yang tidak terkoordinasi merupakan salah satu kendala dalam penanggulangan kejahatan *illegal fishing*.

Proses peradilan mulai dari penyidikan hingga ke persidangan membutuhkan biaya yang tidak sedikit, proses hukum yang sangat panjang dan sarana/prasarana yang memadai serta keahlian khusus dalam penanganan kasus. Dalam satu instansi tentu tidak memiliki semua komponen, data/informasi ataupun sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam rangka penegakan hukum, karena itu diperlukan koordinasi dan kerja sama yang sinergis antar instansi yang terkait dalam upaya penegakan hukum terhadap *illegal fishing*.¹⁷

Macam-macam sanksi pidana di atas dengan tujuan untuk membuat efektif peraturan perundang-undangan yang ada hubungannya dengan baik pelayaran, perkapalan, dan kelautan. Untuk itu, setiap peraturan harus memuat perintah dan larangan dalam suatu peraturan internasional *Law of the Sea Convention/United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (LOSC) mengatur mengenai kapal yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan diisyaratkan untuk:

- a) Memenuhi ketentuan umum yang diterima dan berlaku dalam peraturan internasional, prosedur, praktik, kebiasaan untuk keselamatan pelayaran termasuk, *International Regulations for Preventing Collisions at Sea*, dan
- b) Memenuhi ketentuan umum yang diterima dan berlaku dalam peraturan internasional, prosedur dan praktik, kebiasaan untuk perlindungan, pengurangan dan kontrol polusi dari kapal.

Untuk kapal asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan dilarang membuang minyak, limbah minyak, dan bahan-bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut, dan atau melakukan yang bertentangan dengan peraturan dan standar untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut yang berasal dari kapal.¹⁸

¹⁶ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, (Bandung: Refika Aditama, 2003), hlm. 1.

¹⁷ Yanti Amelia Lewerissa, “Praktek Illegal Fishing di Perairan Maluku Sebagai Bentuk Kejahatan Ekonomi,” *Jurnal Sasi* vol. 16, no. 3 (2010), hlm. 66.

¹⁸ Kresno Buntoro, *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala*, (Jakarta: Sekolah Staf dan Komando TNI AL (Seskoal), 2012), hlm. 121-122.

Kegiatan-kegiatan yang dapat menimbulkan implikasi dan mengarah pada kerugian kepentingan nasional dan internasional dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu permasalahan aspek laut dan ancaman di laut. Ada pembatasan pemberlakuan yurisdiksi suatu negara jika dikaitkan dengan imunitas yang dimiliki kepala negara asing, diplomat asing, kapal berbendera asing, angkatan perang asing, atau lembaga internasional.¹⁹

Permasalahan aspek laut terdiri dari: kondisi cuaca yang membahayakan pelayaran, bencana alam yang terjadi di laut, pencemaran lingkungan di laut, kecelakaan navigasi (tabrakan kapal), dan kegiatan ilegal di laut. Kegiatan yang dikategorikan sebagai ancaman aspek laut dan mempunyai implikasi pelanggaran hukum, antara lain penangkapan ikan ilegal (*illegal fishing*), penyelundupan senjata, penyelundupan manusia, imigran gelap, pembajakan, perampokan di laut, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya ilegal. Ancaman aspek laut yang masuk kategori ancaman potensial antara lain: kekerasan dan pelanggaran hukum di laut, perang terbatas, teror dan sabotasi objek vital nasional, sengketa perbatasan, penyebaran senjata pemusnahan massal.²⁰

Setelah nilai-nilai luhur bangsa Indonesia dan negara Pancasila, asas-asas hukum sudah terpenuhi hukum tersebut dapat diterima di dalam masyarakat. Karena tatkala hukum dikonsepsikan sebagai sub sistem saja yang mesti fungsional dalam suatu supra sistem yang disebut masyarakat, maka proses perkembangan dan/atau pengembangan masyarakat menuju terwujudnya suatu masyarakat politik baru niscayalah berimbas pula pada upaya refungsionalisasi hukum sebagai suatu institusi yang dipandang strategis dalam kehidupan sosial politik. tatkala proses menuju keterwujudan Indonesia baru ialah suatu proses politik yang disadari, proses pembaruan hukum demi terwujudnya Indonesia baru ini akan pula tanpa bisa diingkari merupakan bagian dari proses yang progresif dan reformatif.²¹

2. Implikasi Hukum Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Terhadap Penerapan Penahanan Kapal Oleh Hakim

Lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan 80 persen wilayah laut dan 20 persen wilayah darat, maka potensi ancaman terhadap kedaulatan dan wilayah Indonesia berada di laut. Persentase ancaman ini menjadi semakin tinggi karena posisi geografi Indonesia berada pada lalu lintas perdagangan dunia. Setiap hari ratusan bahkan ribuan kapal baik kapal dagang maupun militer melintas di perairan Indonesia melalui *Sea Lines of Communication* (SLOC) serta *Sea Lines of Oil Trade* (SLOT). Laut Indonesia memiliki arti yang sangat penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yaitu, laut sebagai media pemersatu bangsa, laut sebagai media perhubungan, laut sebagai media sumber daya, laut sebagai media pertahanan dan keamanan, serta laut sebagai media diplomasi. Konsep pemikiran tersebut sangat diperlukan bangsa Indonesia agar tidak menjadikan dan menganggap laut sebagai rintangan, kendala atau hambatan sebagaimana dihembuskan oleh pihak-pihak asing yang tidak menginginkan kemajuan bagi bangsa dan negara Indonesia.

Pengembangan negara maritim Indonesia berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 karena dalam prikehidupan kebangsaan Indonesia Pancasila pada hakikatnya disusun

¹⁹ M. Iman Santoso, "Kedaulatan dan Yurisdiksi Negara Dalam Sudut Pandang Keimigrasian," *Binamulia Hukum* vol. 7, no. 1 (2018), hlm. 4, <https://doi.org/10.37893/jbh.v7i1.11>.

²⁰ Kresno Buntoro, *Op.cit.*, hlm. 206-207.

²¹ Soetandyo Wignjosebroto, *Hukum Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya, 70 Tahun Prof. Soetandyo Wignjosebroto*, (Jakarta: HUMA, 2002), hlm. 355.

secara serasi dan seimbang untuk mewadahi seluruh aspirasi bangsa Indonesia. Landasan konsepsionalnya ialah wawasan nusantara dan ketahanan nasional.

Dari sisi pembangunan ekonomi maritim, Indonesia juga masih menghadapi banyak kendala. Sektor perhubungan laut yang dapat menjadi *multiplier effect* karena perkembangannya akan diikuti oleh pembangunan dan pengembangan industri dan jasa maritim lainnya masih dikuasai oleh kapal niaga asing. Asas cabotage seperti yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran masih perlu diperjuangkan agar dapat diterapkan dengan baik sehingga keberhasilan penerapan asas cabotage yang ditandai dengan bertambahnya jumlah armada niaga nasional menguasai pasar pelayaran antar pulau di Indonesia berpotensi membantu meningkatkan pengawasan wilayah perairan Indonesia.²²

Agar kapal dapat didaftarkan sebagai kapal laut, maka kapal itu harus sesuai dengan syarat-syarat tertentu, berhubung dengan bentuk dan perlengkapannya. Dengan demikian maka peruntukannya untuk itu harus memenuhi ukuran-ukuran yang lazim untuk suatu kapal laut, dengan lain perkataan cara menentukan apakah kapal dipergunakan sebagai kapal laut atau bukan, harus memakai ukuran objektif dan sekali-kali tidak boleh digantungkan pada pendapat si pemilik, atau yang berkepentingan.²³

Implikasi Hukum Penahanan Kapal Oleh Hakim Berdasarkan Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Upaya yang efektif untuk mencegah/mengelakkan hambatan-hambatan, tantangan-tantangan, ancaman-ancaman, dan gangguan-gangguan dalam rangka penegakan hukum, keamanan dan ketertiban wajib dilakukan sebagaimana dirumuskan dalam “pola dasar pembangunan nasional” yang tercantum dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara. Penegakkan hukum, keamanan dan ketertiban, tidak mungkin dicapai tanpa kemampuan menegakkan kedaulatan di darat, laut, dan udara.

Dengan tercapainya kedaulatan di darat dan di laut maka sumber-sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (di darat maupun di laut) berupa kekayaan alam, dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kesejahteraan/kehidupan bangsa disegala bidang. Penyelenggaraan penegakkan kedaulatan di darat tidak sesulit dan serumit penegakkan kedaulatan di laut karena batas wilayah negara di darat secara nyata dapat dibuat dan dilihat, lain halnya dengan penegakkan kedaulatan di laut karena sangat sulit menentukan batas-batas nyata di laut berhubung sifat laut/air yang berbeda dengan darat. Penegakkan kedaulatan di laut, tidak dapat dilaksanakan tanpa memahami batas wilayah/wilayah teritorial serta peraturan-peraturan perundang-undangan yang mendasari penegakkan kedaulatan tersebut, yang secara keseluruhan pada hakikatnya bersifat dan bertujuan untuk ketertiban, keamanan, untuk kesejahteraan dengan memperhatikan hubungan-hubungan internasional.²⁴

Indonesia mempunyai undang-undang yang secara khusus mengatur tentang keamanan laut, yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dengan tujuan untuk menciptakan keamanan dan ketertiban serta keadilan bagi penggunaan laut atau pemanfaatan laut. Pasal 222

²² Anwar Sahid, Edy Suandi Hamid, dan Armaidly Armawi, “Dampak Implementasi Asas Cabotage dan Program Tol Laut Terhadap Ketahanan Wilayah (Studi di Kabupaten Kepulauan Anambas, Provinsi Kepulauan Riau),” *Jurnal Ketahanan Nasional* vol. 25, no. 2 (2019), hlm. 133, <https://doi.org/10.22146/jkn.47766>.

²³ Victor Situmorang, *Sketsa Asas Hukum Laut*, (Jakarta: Bina Aksara, 1987), hlm. 59.

²⁴ Leden Marpaung, *Tindak Pidana Wilayah Perairan (Laut) Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1993), hlm. 1-2.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan kewenangan hakim dalam melakukan penahanan kapal yang terkait perkara pidana.

Penahanan kapal yang terkait perkara pidana oleh hakim ini merupakan salah satu usaha untuk mengembalikan supremasi hukum di negeri ini, karena negara kita telah mendelegasikan empat pilar penegak hukum di Indonesia. Keempat pilar penegak hukum tersebut yaitu hakim, jaksa, advokat, dan polisi yang oleh Mudjono (mantan ketua Mahkamah Agung Republik Indonesia) disebut sebagai “catur wangsa”.²⁵

Penahanan Kapal Oleh Hakim

Mengenai hasil dari upaya penanggulangan kejahatan, Habibur Rahman, sebagaimana dikutip oleh Barda Nawawi Arief menyatakan sebagai berikut:

“Dunia modern sepenuhnya menyadari akan problem yang akut ini. Orang demikian sibuk melakukan penelitian, seminar-seminar, konferensi-konferensi internasional, menulis buku-buku untuk mencoba memahami masalah kejahatan dan sebab-sebabnya agar dapat mengendalikannya. Tetapi hasil bersih dari semua usaha ini ialah sebaliknya, kejahatan bergerak terus.”²⁶

Kejahatan semakin meningkat baik kuantitas maupun kualitasnya. Kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi di samping membawa manfaat yang besar bagi umat manusia, juga menimbulkan akibat negatif, yaitu meningkatnya kejahatan. Menurut Howart Jones perkembangan ekonomi hampir dapat dikatakan sebagai biang dari perkembangan kejahatan.²⁷

Kejahatan merupakan sebagian perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan.²⁸ Kejahatan juga merupakan perbuatan anti sosial yang secara sadar mendapat reaksi dari negara berupa pemberian derita.²⁹ Perbuatan anti sosial itu merupakan bentuk perilaku menyimpang dari norma-norma yang berlaku di masyarakat. Perilaku yang menyimpang merupakan ancaman yang nyata atau ancaman terhadap norma-norma yang mendasari kehidupan atau keteraturan sosial, dapat menimbulkan ketegangan individual maupun ketegangan-ketegangan sosial dan merupakan ancaman riil atau potensial bagi berlangsungnya ketertiban sosial.³⁰

Berbagai sarana dapat diupayakan untuk menanggulangi kejahatan. Salah satu sarana tersebut ialah hukum pidana. Dewasa ini lingkup penggunaan pidana semakin meluas, tidak hanya dalam lingkup hukum pidana sendiri, melainkan juga dalam hukum administrasi. Hal ini menunjukkan semakin luas dan semakin pentingnya hukum pidana. Tindak pidana di zaman globalisasi sekarang ini disebabkan semakin lancar transportasi baik di laut, darat, dan udara. Sehingga pelaku tindak pidana dengan mudahnya membawa hasil-hasil tindak pidananya bahkan melarikan diri dari kejaran aparat penegak hukum.

²⁵ Jeremias Lemek dan Nico Ngani, *Mencari keadilan: Pandangan Kritis Terhadap Penegakan Hukum di Indonesia*, (Jakarta: Galangpress, 2007), hlm. 29.

²⁶ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Legislatif Dalam Rangka Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara*, cet. ke-3, (Semarang: Badan penerbit Universitas Diponegoro, 2000), hlm. 11.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ WA. Bonger, *Pengantar tentang Kriminologi*, (Jakarta: Pembangunan, 1970), hlm. 10.

²⁹ Soerjono Soekanto, Hengkie Liklikuwata, dan Mulyana W. Kusumah, *Kriminologi: Suatu Pengantar*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1981), hlm. 21.

³⁰ Saporinah Sadeli, *Persepsi Orang Mengenai Perilaku Yang Menyimpang*, (Jakarta: Bulan Bintang, 1976), hlm. 56.

Dasar hukum penahanan kapal oleh hakim yang terkait perkara pidana yaitu Pasal 1 butir 21 KUHAP, diterangkan bahwa suatu penahanan ialah penempatan tersangka atau terdakwa di tempat tertentu oleh penyidik atau penuntut umum atau hakim dengan penetapannya dalam hal menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini. Secara garis besar KUHAP menyatakan bahwa penahanan tersebut harus didasarkan adanya syarat-syarat tertentu antara lain bahwa tersangka atau terdakwa diduga keras melakukan suatu tindak pidana berdasarkan bukti yang cukup, adanya keadaan yang menimbulkan kekhawatiran tersangka atau terdakwa akan melarikan diri, merusak atau menghilangkan barang bukti dan/atau mengurangi perbuatannya kembali.³¹

Tabel 1. Kapal Melakukan Tindak Pidana, Sampel Wilayah Perairan Aceh

No	Tanggal	Nama Kapal	GT	Tempat Penangkapan	Jumlah ABK	Jenis Tindak Pidana	Pemilik/Nakhoda
1	10/03/2011	KM Pulau Rondo	7	Perairan Aceh Singkil	-	Melanggar Wilayah Penangkapan	-
2	10/03/2011	KM Berdikari I	7	Perairan Aceh Singkil	-	Melanggar Wilayah Penangkapan	-
3	04/05/2011	KM Setia Jaya	30	Perairan Aceh Singkil	-	UU No. 45 Tahun 2009 Pasal 7 ayat (2) jo. Pasal 100c	-
4	04/05/2011	KM Surya Abadi	55	Perairan Aceh Singkil	-	UU No. 45 Tahun 2009 Pasal 7 ayat (2) jo. Pasal 100c	-
5	04/05/2011	KM Karya Utama	98	Perairan Aceh Singkil	-	UU No. 45 Tahun 2009 Pasal 7 ayat (2) jo. Pasal 100c	-
6	04/05/2011	KM Horizon IX	28	Perairan Aceh Singkil	-	UU No. 45 Tahun 2009 Pasal 7 ayat (2) jo. Pasal 100c	-
7	30/03/2012	KM Setia Devi	30	Perairan Aceh Singkil	13	Menggunakan alat tangkap yang dilarang (<i>trawl</i>)	Budiman Manurung
8	15/12/2012	KM Syufuat	6	Perairan Aceh WPP 571	-	SLO tidak ada	Syahril
9	15/12/2011	KM Fajar Rezeki 02	30	Perairan Aceh WPP 571	-	Dokumen tidak lengkap	Basyiran
10	15/12/2012	KM Hikmah	53	Perairan Aceh WPP 571	-	Dokumen tidak lengkap	M. Kasam Yu
11	18/12/2012	KM Campala	19	Perairan Aceh WWP 571	-	Dokumen tidak lengkap	Muklis
12	18/12/2012	KM Camar Putih	16	Perairan Aceh WPP 571	-	Sertifikat kelaikan kapal mati	Abdul Mutha
13	18/12/2012	KM Safinatunaja	13	Perairan Aceh WPP 571	-	-	Salman
14	18/12/2012	KM Hikamh Fajar	60	Perairan Aceh WPP 571	-	SKK nakhoda tidak ada	Syaifuddin
15	18/12/2012	KM Restu	-	Perairan Aceh WPP 571	-	Dokumen tidak ada	Syaiful
16	17/12/2012	KM Kampul	19	Perairan Aceh WPP 571	-	-	Pwg Cut
17	17/12/2012	KM Barra	13	Perairan Aceh WPP 572	-	-	Azhar
18	17/12/2012	KM Fish Power	-	Perairan Aceh WPP 572	-	-	Rasyidin
19	17/12/2012	KM Bulan Bintang	-	Perairan Aceh WPP 572	-	-	Amiruddin

³¹ van Bammelen dalam Jonaedi Efendi, *Panduan Praktis Bila Anda Menghadapi Perkara Pidana Mulai Proses Penyelidikan Hingga Persidangan*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013), hlm. 52.

20	18/12/2012	KM Rahmat Nelayan	22	Perairan Aceh WPP 572	-	-	Nasrul
21	18/12/2012	KM Sinar Surya	28	Perairan Aceh WPP 572	-	-	Zulbadi
22	17/02/2013	KM Saudara Abadi	78	Perairan pulau banyak	32	Diduga melanggar UU No. 45 Tahun 2009 Pasal 93 ayat (1) Pasal 98 Pasal 307 jo. Pasal 312 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	Yadi
23	04/04/2013	KM Singa Laot	-	Selat Dedap	-	Diduga melanggar UU No. 45 Tahun 2009 Pasal 92 jo. Pasal 93 ayat (1) dan Pasal 55 ayat (1) angka (1) jo. Pasal 56 ayat (1) KUHP	Syaukani
24	14/07/2013	KM PKFB 1280	93,1 1	Perairan Selat Malaka Aceh (Langsa)	5	Diduga melanggar tanpa dilengkapi dokumen kapal bendera Malaysia menggunakan alat tangkap <i>trawl</i> melanggar UU No. 45 Tahun 2009 Pasal 92 jo Pasal 26 ayat (1) jo Pasal 93 ayat (2) jo Pasal 27 ayat (2)	Mr. Thamec Bunkhan
25	14/07/2013	KM PKFB 1469	86,2 1	Perairan Selat Malaka Aceh (Langsa)	5	SDA	Mr. Suwit Wla
26	08/08/2013	KM Mutiara	40	Sekitar perairan Sabang		Melakukan operasional kapal tanpa membawa SPB	M. Mammadli Muhammad
27	24/01/2014	KM Putri Intan	7	Perairan pulau Tambarat	7	Penyalahgunaan alat tangkap dari Sibolga Sumut	Andi Buton
28	24/01/2014	KM Sampang WIng STO	-	Perairan pulau banyak		Melakukan pengeboman	Pedagang ikan
29	18/02/2014	KM Mutiara	5	Perairan Lhok Rukam A. Selatan	5	Laporan kejahatan pemanfaatan SDP diduga melakukan pembiusan dan pengeboman ikan di Lhok Rukam	H. Syahwi
30	13/04/2014	KM. Ulam 4, 5, 7, dan 9 (4 unit kapal)	60- 80	Perairan Kab. Aceh Barat	-	Diduga pelanggaran tanpa dilengkapi dokumen kapal berbendera Malaysia dan menggunakan alat tangkap <i>trawl</i>	1) Komphon Horjat, 2) Suphan Als, 3) Wichian Als, 4) Sury
31	10/04/2014	KM. Bintang Laut IX, Kakap IV, Ikan IX, Bintang Laut VII, Kakap IV	60- 80	Perairan Aceh Utara	-	Diduga menggunakan alat penangkap ikan <i>trawl</i> dan memasuki perairan Indonesia	-

Sumber: Dinas kelautan dan perikanan Aceh

D. PENUTUP

Rasio hukum Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai kebijakan legislatif memberi kewenangan hakim untuk menahan kapal yaitu dalam rangka mempermudah pemeriksaan pada perkara pidana yang berkaitan dengan kapal dengan tujuan untuk membuat efektif peraturan perundang-undangan yang ada hubungannya dengan pelayaran,

perkapalan, dan kelautan yang berlaku di Indonesia, sebagai wujud kedaulatan negara atas laut sebagai bagian dari wilayah Negara pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

Implikasi hukum Pasal 222 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu untuk melakukan penahanan terhadap kapal yang terkait dengan perkara pidana maupun yang terkait dengan perkara perdata oleh hakim ialah, melengkapi KUHAP (khususnya Pasal 1 butir 21 KUHAP) yang tidak diatur mengatur penahanan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Arief, Barda Nawawi. *Kebijakan Legislatif Dalam Rangka Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara*. Cet. ke-3. Semarang: Badan penerbit Universitas Diponegoro, 2000.
- Badruzaman, Mariam Darus. *Pembentukan Hukum Nasional dan Permasalahannya (Kumpulan Karangan)*. Bandung: Alumni, 1981.
- Bonger, WA. *Pengantar tentang Kriminologi*. Jakarta: Pembangunan, 1970.
- Buntoro, Kresno. *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala*. Jakarta: Sekolah Staf dan Komando TNI AL (Seskoal), 2012.
- Dam, Syamsumar. *Politik Kelautan*. Jakarta: Bumi Akasara, 2010.
- Efendi, Jonaedi. *Panduan Praktis Bila Anda Menghadapi Perkara Pidana Mulai Proses Penyelidikan Hingga Persidangan*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013.
- Labolo, Muhamdam. *Kepemimpinan Bahari Sebuah Alternatif Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia*. Bogor: Ghalia Indonesia, 2011.
- Lemek, Jeremias, dan Nico Ngani. *Mencari keadilan: Pandangan Kritis Terhadap Penegakan Hukum di Indonesia*. Jakarta: Galangpress, 2007.
- Marpaung, Leden. *Tindak Pidana Wilayah Perairan (Laut) Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, 1993.
- Nasution, M. Nur. *Manajemen Transportasi (Edisi Kedua)*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004.
- Peters, Antonie AG, dan Koesriani Siswosubroto (ed.) *Hukum dan Perkembangan Sosial Buku Teks Sosiologi Hukum*. Jakarta: Sinar Harapan, 1988.
- Prodjodikoro, Wirjono. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama, 2003.
- Sadeli, Saporinah. *Persepsi Orang Mengenai Perilaku Yang Menyimpang*. Jakarta: Bulan Bintang, 1976.
- Situmorang, Victor. *Sketsa Asas Hukum Laut*. Jakarta: Bina Aksara, 1987.
- Soekanto, Soerjono, Hengkie Liklikuwata, dan Mulyana W. Kusumah. *Kriminologi: Suatu Pengantar*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1981.
- Subagyo, P. Joko. *Hukum Laut Indonesia*. Edisi baru. Jakarta: Rineka Cipta, 2002.
- Triyanto, Djoko. *Bekerja di Kapal*. Bandung: Mandar Maju, 2005.
- Wignjosubroto, Soetandyo. *Hukum Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya, 70 Tahun Prof. Soetandyo Wignjosubroto*. Jakarta: HUMA, 2002.

Artikel Jurnal

- Aguw, Randy. "Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran." *Lex Administratum* vol. 1, no. 1 (2013), hlm. 45-56. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/administratum/article/view/1053>.
- Hudyarto. "Pertanggungjawaban Putusan Pailit Perseroan Terbatas." *Binamulia Hukum* vol. 10, no. 1 (2021), hlm. 91-106. <https://doi.org/10.37893/jbh.v10i1.444>.
- Lewerissa, Yanti Amelia. "Praktek Illegal Fishing di Perairan Maluku Sebagai Bentuk Kejahatan Ekonomi." *Jurnal Sasi* vol. 16, no. 3 (2010), hlm. 61-68.
- Liwe, Immanuel Christophel. "Kewenangan Hakim Dalam Memeriksa dan Memutus Perkara Pidana yang Diajukan ke Pengadilan." *Lex Crimen* vol. 3, no. 1 (2014), hlm. 133-140. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexcrimen/article/view/3847>.
- Moertiono, R. Juli. "Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut." *Jurnal Penelitian Pendidikan Sosial Humaniora* vol. 4, no. 1 (2019), hlm. 484-492. <https://jurnal-lp2m.um naw.ac.id/index.php/JP2SH/article/view/272>.
- Sahid, Anwar, Edy Suandi Hamid, dan Armaidly Armawi. "Dampak Implementasi Asas Cabotage dan Program Tol Laut Terhadap Ketahanan Wilayah (Studi di Kabupaten Kepulauan Anambas, Provinsi Kepulauan Riau)." *Jurnal Ketahanan Nasional* vol. 25, no. 2 (2019), hlm. 131-150. <https://doi.org/10.22146/jkn.47766>.
- Santoso, M. Iman. "Kedaulatan dan Yurisdiksi Negara Dalam Sudut Pandang Keimigrasian." *Binamulia Hukum* vol. 7, no. 1 (2018), hlm. 1-16, <https://doi.org/10.37893/jbh.v7i1.11>.

Perundang-Undangan

- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849).
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 64 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar.