

Konstruksi Hukum Indonesia atas Integrasi *Flag State* dan *Port State* terhadap Kejahatan Maritim

Indonesian Legal Construction on the Integration of the Flag State and Port State in Relation to Maritime Crimes

Kevin Mahesa Amuwardhani, Antonius Maria Laot Kian

Sekolah Pascasarjana, Magister Hukum, Universitas Proklamasi 45, Yogyakarta, Indonesia
antoniusmarialaotkian2020@gmail.com

Abstract

This study analyzes Indonesia's legal construction in integrating the authority of the flag state and port state to address transnational maritime crimes within the framework of UNCLOS. As the world's largest archipelagic state, Indonesia faces persistent threats such as drug trafficking, human smuggling, and maritime terrorism, which exploit jurisdictional gaps and fragmented institutional authority. Using a normative-prescriptive legal method, this research applies statutory analysis, conceptual interpretation, and comparative studies of maritime governance practices in Singapore, Australia, and the Netherlands. The findings reveal that although Law No. 17 of 2008 on Shipping provides a legal basis for flag state and port state functions, their implementation remains fragmented, resulting in enforcement gaps and limited functional sovereignty. This study proposes an "Integrated Flag-Port State Functional Sovereignty Model" that harmonizes national regulations, strengthens multi-agency coordination under Bakamla as a maritime fusion authority, utilizes AI-based maritime intelligence for real-time surveillance, and enhances regional cooperation through ASEAN and the Tokyo MoU. The novelty of this research lies in formulating an operational-prescriptive model that explicitly integrates flag state and port state authorities into a unified functional sovereignty framework, offering a concrete legal blueprint to improve maritime law enforcement and close jurisdictional gaps in Indonesia's maritime governance system.

Keywords: Functional sovereignty; Maritime Crime; Port State; Flag State; UNCLOS

Abstrak

Penelitian ini menganalisis konstruksi hukum Indonesia dalam mengintegrasikan kewenangan *flag state* dan *port state* guna menanggulangi kejahatan maritim transnasional berdasarkan kerangka UNCLOS. Sebagai negara kepulauan terbesar, Indonesia menghadapi ancaman serius berupa penyelundupan narkoba, perdagangan manusia, dan terorisme maritim yang memanfaatkan celah yurisdiksi serta fragmentasi kewenangan antarinstansi. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif bersifat preskriptif melalui analisis peraturan perundang-undangan, pendekatan konseptual, serta studi komparatif terhadap praktik tata kelola maritim di Singapura, Australia, dan Belanda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah mengatur fungsi *flag state* dan *port state*, pelaksanaannya masih berjalan parsial sehingga melemahkan kedaulatan fungsional dan efektivitas penegakan hukum maritim. Penelitian ini menawarkan "Model Kedaulatan Fungsional Terintegrasi *Flag State-Port State*" yang menekankan harmonisasi regulasi nasional, penguatan koordinasi multi-agensi dengan Bakamla sebagai *maritime fusion authority*, pemanfaatan intelijen maritim berbasis kecerdasan buatan untuk pengawasan *real-time*, serta peningkatan kerja sama regional melalui ASEAN dan Tokyo MoU. Kebaruan penelitian ini terletak pada perumusan model integratif yang menyatukan kewenangan *flag state* dan *port state* dalam satu kerangka operasional-preskriptif guna menutup celah yurisdiksi dan memperkuat penegakan hukum maritim Indonesia.

Kata kunci: *Flag State*; Kejahatan Maritim; Kedaulatan Fungsional; *Port State*; UNCLOS

1. PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan besar dengan wilayah laut dominan, Indonesia berhadapan dengan persoalan hukum yang mendesak terkait pengawasan dan penegakan hukum terhadap kejahatan maritim. Kejahatan transnasional seperti penyelundupan narkoba, *human trafficking*, penyelundupan senjata, dan terorisme maritim kerap memanfaatkan celah yurisdiksi serta lemahnya koordinasi antarinstansi, terutama ketika melibatkan kapal asing.¹ Situasi ini menunjukkan bahwa persoalan utama bukan semata kondisi geografis Indonesia, tetapi ketidakefektifan konstruksi kewenangan negara dalam mengontrol kapal nasional sebagai *flag state* dan mengawasi kapal asing sebagai *port state*.

Dalam kerangka UNCLOS 1982, pembagian kewenangan *flag state*, *coastal state*, dan *port state* memberi batasan yang jelas namun juga menimbulkan ruang kosong untuk penanggulangan kejahatan transnasional.² Di laut lepas, yurisdiksi *flag state* membatasi kemampuan Indonesia untuk menindak kapal asing, sementara mekanisme *port state control* hanya bekerja ketika kapal memasuki pelabuhan.³ Indonesia telah meratifikasi UNCLOS melalui UU No. 17/1985 dan mengimplementasikannya melalui UU No. 17/2008 tentang Pelayaran beserta peraturan turunannya.⁴ Namun, terdapat kesenjangan antara norma dan praktik yang terlihat dari tumpang tindih kewenangan, lemahnya integrasi antarinstansi, dan belum adanya mekanisme terpadu yang mampu menyinergikan peran *flag state* dan *port state* secara efektif.

Adapun permasalahan yang akan dibahas dalam artikel ini, yaitu Pertama, belum jelasnya konstruksi hukum Indonesia sebagai *flag state* dan *port state* berdasarkan UU No. 17/2008 dan turunannya. Kedua, belum adanya model integrasi kewenangan untuk maksimalkan kedaulatan fungsional terhadap kejahatan transnasional, sesuai prinsip UNCLOS. Hal ini menuntut rekonstruksi kerangka hukum untuk integrasi kedaulatan teritorial dan fungsional. Adapun urgensi penelitian ini adalah untuk menjembatani kesenjangan yurisdiksi di era globalisasi, memastikan kapal berbendera Indonesia tidak disalahgunakan, dan kapal asing aman di perairan Indonesia.⁵ Oleh karena itu, diperlukan adanya rekomendasi kebijakan untuk koordinasi, pemanfaatan instrumen internasional, dan

¹ Sri Rahmi Nilasari, Atika Puspita Marzaman, and Riska Kurniasari, "Doktrin Poros Maritim Dunia Dan Keamanan Di Bidang Maritim Studi Kasus: Perdagangan Narkoba Di Jalur ALKI II," *Journal of Political Issues* 6, no. 1 (2024): 20–31, <https://doi.org/10.33019/jpi.v6i1.156>.

² Renata Christha Auli, "Batas Zona Maritim Dan Penyelesaian Sengketa Hukum Laut Internasional," *Hukum Online*, 2022, <https://www.hukumonline.com/klinik/a/batas-zona-maritim-dalam-hukum-laut-internasional-lt631aa324cb706/>.

³ Ummi Yusnita, "Penyelesaian Batas Laut Teritorial (Studi Kasus Batas Laut Teritorial Segmen Barat Indonesia Dengan Singapura)," *Justice Voice* 1, no. 1 (2022): 45–52, <https://doi.org/10.37893/jv.v1i1.111>.

⁴ M-30, "Kenali UNCLOS, Dasar Hukum Internasional Untuk Kedaulatan Indonesia Di Natuna," *Hukum Online*, 2020, <https://www.hukumonline.com/berita/a/kenali-unclos--dasar-hukum-internasional-untuk-kedaulatan-indonesia-di-natuna-lt5e16f5b67589c/>.

⁵ Indonesian National Shipowners' Association (INSA), *Annual Report 2023* (Jakarta: Indonesian National Shipowners' Association (INSA), 2024).

kontribusi teori *functional sovereignty* serta yurisdiksi ekstrateritorial, selaras dengan visi *Global Maritime Fulcrum*.

Sebagai pembanding dengan artikel ini, maka sebelumnya telah dilakukan penelusuran penelitian terdahulu, diantaranya yaitu: Kesatu, penelitian oleh Sajidin, Saputra, dan Nofiasari yang menitikberatkan pada strategi dan kebijakan Indonesia dalam menjaga ancaman kemaritimannya dari ancaman kejahatan lintas negara seperti penyelundupan, perdagangan manusia, atau perompakan laut dalam konteks regional Asia Tenggara,⁶ yang mana cakupannya masih sangat luas dan tidak spesifik negaranya. Kedua, penelitian oleh Hariarti dan Triadi yang berfokus pada pembahasan hambatan yang dihadapi aparat penegak hukum di lapangan⁷ dan tidak lebih spesifik mengkonstruksikan hukum-hukum internasional sebagai solusinya. Ketiga, penelitian oleh Simatupang dan kawan-kawan yang membahas penerapan hukum laut internasional di Indonesia dan menilai efektivitasnya dalam mengatasi berbagai isu maritim yang dihadapi,⁸ namun tidak membahas lebih jauh bagaimana solusi konstruksi hukumnya.

Dari ketiga penelitian tersebut tampak bahwa kajian yang ada masih bersifat deskriptif dan belum memberikan pendekatan integratif terhadap kewenangan negara dalam penanganan kejahatan maritim. Berbeda dengan penelitian sebelumnya yang berfokus pada kebijakan keamanan maritim atau penerapan hukum laut secara umum, penelitian ini mengonstruksikan model integrasi kewenangan *flag state* dan *port state* dalam kerangka teori *functional sovereignty*, yang belum pernah dianalisis secara mendalam pada konteks hukum nasional Indonesia. Dengan demikian, artikel ini tidak hanya mengkaji aturan atau hambatan praktik, tetapi membangun kerangka preskriptif yang mengharmonisasikan hukum nasional dengan rezim UNCLOS, sekaligus menghasilkan model teoretis-operasional yang dapat menutup celah yurisdiksi dalam penegakan hukum maritim.

Penelitian ini bertujuan: (1) menganalisis konstruksi hukum Indonesia sebagai *flag state* dan *port state* berdasarkan UU No. 17/2008 dan turunannya, serta mengidentifikasi celah dan hambatan; (2) merumuskan model integrasi kewenangan untuk maksimalkan kedaulatan fungsional terhadap kejahatan transnasional, sesuai prinsip UNCLOS. Dengan pendekatan yuridis normatif, analisis perundang-undangan, dan studi komparatif *best practices* negara maritim maju, penelitian ini berkontribusi pada hukum maritim Indonesia yang responsif dan berkeadilan.

⁶ Muhammad Sajidin, Inggar Saputra, and Wida Nofiasari, "Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Kejahatan Transnasional Di Asia Tenggara Indonesian Maritime Security Strategy In Dealing With Transnational Crime Threats In Southeast Asia," *Jurnal Lemhannas RI* 11 (2023): 170–77, <https://doi.org/10.55960/jlri>.

⁷ Retno Hariarti and Irwan Triadi, "Tantangan Penegakan Hukum Pada Tindak Kejahatan Transnasional Di Kawasan Perbatasan Laut Indonesia," *Jurnal Hukum Dan Kewarganegaraan* 4, no. 11 (2024): 55–65, <https://ejournal.warunayama.org/index.php/causa/article/view/3442>.

⁸ Nur Rahmadhani br Simatupang et al., "Implementasi Dan Tantangan Hukum Laut Internasional Di Indonesia: Analisis Komprehensif Tentang Perkembangan, Peran Organisasi Internasional, Dan Eksploitasi Sumber Daya Laut," *Innovative: Journal of Social Science Research* 4, no. 3 (2024): 19021–33, <https://doi.org/https://doi.org/10.31004/innovative.v4i3>.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan tipe preskriptif, bertujuan membangun argumentasi hukum dan menawarkan model integrasi kewenangan *flag state* dan *port state* dalam penanganan kejahatan maritim transnasional.⁹ Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan nasional dan instrumen internasional, seperti UNCLOS 1982, UU No. 17/2008 tentang Pelayaran beserta regulasi pelaksanaannya, serta konvensi internasional (SUA, SOLAS, ISPS, UNTOC). Fungsi bahan primer adalah memberikan dasar normatif untuk menilai batas dan potensi kewenangan Indonesia sebagai *flag state* dan *port state*. Bahan hukum sekunder, berupa literatur akademik, artikel jurnal, dan laporan organisasi internasional, digunakan untuk memperkaya perspektif teoretis, mengidentifikasi perdebatan ilmiah, dan menilai efektivitas praktik internasional. Sementara itu, bahan tersier seperti kamus hukum dan ensiklopedia berfungsi memberi klarifikasi konsep serta konsistensi terminologi.

Pengumpulan bahan dilakukan melalui studi kepustakaan dengan penelusuran sistematis pada basis data hukum nasional dan internasional.¹⁰ Untuk memperkuat argumen preskriptif, penelitian juga menggunakan pendekatan komparatif terhadap praktik *flag state* dan *port state control* di Singapura, Australia, dan Belanda, guna mengidentifikasi prinsip yang dapat diadaptasi ke konteks Indonesia.¹¹ Analisis dilakukan melalui tiga langkah utama: (1) kategorisasi bahan hukum berdasarkan tema dan hierarki untuk memetakan relevansi norma; (2) penerapan metode interpretasi gramatikal, sistematis, historis, dan teleologis untuk menilai koherensi serta kekosongan pengaturan; dan (3) konstruksi hukum secara deduktif-induktif untuk merumuskan model integratif yang mampu mengatasi kesenjangan yurisdiksi dan penegakan hukum.¹² Validitas analisis diperkuat melalui triangulasi sumber dan konsistensi teori, terutama teori kedaulatan fungsional dan yurisdiksi negara dalam hukum laut.¹³

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Konstruksi Kedaulatan Maritim Indonesia: Dari Teritorial ke Fungsional

Kedaulatan maritim Indonesia telah mengalami evolusi signifikan sejak era pasca-kolonial, di mana konsep *archipelagic state* menjadi fondasi utama dalam membentuk identitas negara kepulauan terbesar di dunia.¹⁴ Berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, yang diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-

⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Prenada media Group, 2016).

¹⁰ Morris L. Cohen and Kent C. Olson, *Legal Research in a Nutshell*, Edisi ke-1 (St. Paul, MN: West Academic Publishing, 2016).

¹¹ Mathias Siems, *Comparative Law*, Edisi ke-1 (Cambridge: Cambridge University Press, 2018).

¹² Marzuki, *Penelitian Hukum*; Philipus M. Hadjon and Tatiek Sri Djamiati, *Argumentasi Hukum* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2017).

¹³ Denzin, *The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Methods*; Patton and Michael Quinn, *Qualitative Research and Evaluation Methods* (Thousand Oaks, CA: Sage Publication, 2002).

¹⁴ Mughni Sulubara Seri et al., "Perlindungan Hukum Dalam Konsep Negara Kepulauan (Archipelago State) Terhadap Batas-Batas Wilayah Secara Hukum Internasional," *Hakim: Jurnal Ilmu Hukum Dan Sosial* 2, no. 2 (2024): 1–13, <https://doi.org/10.51903/hakim.v2i2.1681>.

Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982,¹⁵ kedaulatan teritorial konvensional di laut dimulai dari *territorial sea* yang membentang hingga 12 mil laut dari garis pangkal. Di wilayah ini, Indonesia menjalankan kedaulatan penuh, setara dengan wilayah daratnya, termasuk hak untuk mengatur navigasi, penerbangan, dan penegakan hukum terhadap pelanggaran.¹⁶ Konsep ini mencerminkan prinsip *sovereignty* absolut atas perairan internal dan teritorial, di mana negara pantai memiliki yurisdiksi eksklusif untuk mencegah dan menghukum kejahatan yang terjadi di dalamnya.¹⁷ Namun, batas 12 mil laut ini sering kali terasa sempit mengingat luasnya wilayah maritim Indonesia yang mencapai lebih dari 5,8 juta kilometer persegi, sehingga mendorong perluasan yurisdiksi melalui *Exclusive Economic Zone (ZEE)*.¹⁸

Dalam ZEE yang membentang hingga 200 mil laut dari garis pangkal, Indonesia memperoleh hak berdaulat fungsional atas sumber daya alam, baik hayati maupun non-hayati, sebagaimana diatur dalam Pasal 56 UNCLOS.¹⁹ Hak ini mencakup eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan perikanan serta sumber daya mineral di dasar laut, meskipun tidak mencakup kedaulatan penuh seperti di *territorial sea*.²⁰ Dalam ZEE, Pasal 56 UNCLOS memberikan *sovereign rights* yang bersifat fungsional, terkait eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam, perlindungan lingkungan laut, dan penegakan aturan perikanan. Hak berdaulat yang bersifat sektoral ini menjadi landasan konseptual bagi munculnya gagasan *functional sovereignty*, yakni perluasan kewenangan negara berdasarkan fungsi dan dampak kegiatan maritim, bukan semata batas geografis. Dengan demikian, *functional sovereignty* merupakan elaborasi langsung dari model *sovereign rights* Pasal 56, yang memindahkan fokus Indonesia dari *territorial jurisdiction* ke *functional jurisdiction* yang lebih adaptif terhadap kejahatan transnasional.

Yurisdiksi fungsional memungkinkan Indonesia untuk menerapkan undang-undang nasional terkait lingkungan maritim dan keamanan, tetapi tetap harus menghormati hak kebebasan navigasi asing.²¹ Meski demikian, pendekatan teritorial konvensional ini menunjukkan keterbatasannya dalam menghadapi kejahatan transnasional, seperti penyelundupan manusia, perdagangan narkoba, dan pembajakan laut yang sering melintasi batas ZEE tanpa terdeteksi.²² Di perairan Indonesia, kasus-kasus seperti penangkapan

¹⁵ M. Dzar Azhari Muthahhar, "Pengaturan Bendera Kapal Dalam UNCLOS 1982," Jurnal Maritim, 2022, <https://jurnalmaritim.com/pengaturan-bendera-kapal-dalam-unclos-1982/>.

¹⁶ Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, *Statistik Kelautan Dan Perikanan 2023* (Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2024).

¹⁷ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, Edisi ke-3 (Cambridge: Cambridge University Press, 2019).

¹⁸ Indonesia, *Statistik Kelautan Dan Perikanan 2023*.

¹⁹ M-30, "Kenali UNCLOS, Dasar Hukum Internasional Untuk Kedaulatan Indonesia Di Natuna."

²⁰ Donald R. Rothwell and Tim Stephens, *The International Law of the Sea*, Edisi ke-2 (Oxford: Hart Publishing, n.d.).

²¹ M-30, "Kenali UNCLOS, Dasar Hukum Internasional Untuk Kedaulatan Indonesia Di Natuna."

²² Dickry Rizanny Nurdiansyah, *Recalling Indonesia's Maritime Path* (Makassar: CV. Nas Media Pustaka, 2020), https://www.google.com/books/edition/Strategi_dan_pertahanan_maritim_nusantar/9Pr6DwAAQBAJ?kptab=editions&bpv=0.

nelayan asing ilegal di Laut Natuna Utara atau operasi penyelundupan di Selat Malaka mengilustrasikan bagaimana yurisdiksi teritorial gagal menjangkau pelaku yang beroperasi di perairan bebas atau menggunakan kapal bendera asing, sehingga memerlukan kerjasama internasional yang sering kali terhambat oleh prinsip *flag state* eksklusif.²³

Pergerakan Indonesia menuju *functional jurisdiction* semakin nyata dalam kerangka hukum nasional, terutama melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PP No. 51/2002 tentang Perkapalan, serta pengaturan mengenai keselamatan, keamanan, dan sertifikasi kapal. Kedua regulasi ini mengatur kewenangan Indonesia sebagai flag state dan port state, termasuk kewajiban pengawasan terhadap kapal berbendera Indonesia di luar negeri dan pemeriksaan kapal asing di pelabuhan domestik. Fungsi ini bersifat fungsional karena melekat pada status kapal atau kegiatan tertentu, bukan pada batas wilayah. Contoh konkret penerapan pendekatan fungsional tampak dalam penanganan IUU fishing di Laut Natuna Utara, dimana Indonesia menggunakan kewenangan ZEE berdasarkan Pasal 56 untuk menindak kapal-kapal asing yang mencuri ikan meski tidak berada dalam laut teritorial. Begitu pula dalam penanganan penyelundupan narkoba di Selat Malaka, aparat memanfaatkan ketentuan inspeksi *port state control* (PSC) berdasarkan UU 17/2008 juncto regulasi pelaksana Kemenhub untuk menahan kapal yang diduga membawa methamphetamine dari Myanmar. Kasus terorisme maritim, misalnya upaya penyelundupan senjata melalui pelayaran internasional menuju Papua, menunjukkan bagaimana yurisdiksi atas kapal berbendera Indonesia di laut lepas (Pasal 94 UNCLOS dan Pasal 207–221 UU 17/2008) menjadi mekanisme fungsional dalam mendeteksi dan menangkal ancaman di luar batas wilayah.

Sebagai solusi, paradigma kedaulatan fungsional muncul sebagai pendekatan yang lebih adaptif, di mana yurisdiksi tidak lagi terikat ketat pada batas geografis, melainkan pada fungsi dan dampak aktivitas maritim. Definisi kedaulatan fungsional merujuk pada kemampuan negara untuk menjalankan otoritas berdasarkan prinsip *functional jurisdiction*, yang didasari oleh Pasal 94 UNCLOS yang mewajibkan *flag state* untuk menegakkan standar internasional atas kapalnya di laut lepas. Dasar hukum ini diperkuat oleh konvensi-konvensi lain seperti *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 dan *United Nations Convention against Transnational Organized Crime* (UNTOC) 2000, yang memungkinkan yurisdiksi berdasarkan fungsi seperti pencegahan polusi atau kejahatan lintas batas. Pergeseran dari *territorial jurisdiction* ke *functional jurisdiction* ini mencerminkan dinamika globalisasi maritim, di mana negara-negara seperti Indonesia beralih dari fokus pada kontrol wilayah semata menuju pengaturan berbasis risiko dan

²³ Ririn Atifa Naila and Imam Fadhil Nugraha, "Strategi Indonesia Dalam Menangani Kasus Illegal Fishing Di Wilayah Perairan Natuna," *Desentralisasi : Jurnal Hukum, Kebijakan Publik, Dan Pemerintahan* 2, no. 1 (2024): 21–35, <https://doi.org/10.62383/desentralisasi.v2i1.384>.

kerjasama, sebagaimana dibahas dalam literatur hukum internasional yang menekankan efektivitas regulasi fungsional atas bentuk teritorial yang kaku.²⁴

Secara teoritik, pergeseran menuju *functional sovereignty* juga sejalan dengan perkembangan diskursus *extraterritorial jurisdiction*. Ryngaert (2015) menekankan bahwa negara dapat menjalankan yurisdiksi di luar wilayahnya ketika terdapat *genuine connection* atau *substantial effects* terhadap kepentingan nasional.²⁵ Sementara itu, Nollkaemper (2015) berpendapat bahwa yurisdiksi ekstrateritorial modern berkembang melalui mekanisme fungsional yang berbasis risiko, termasuk penilaian keselamatan kapal, kepatuhan standar internasional, dan pencegahan kejahatan lintas negara.²⁶ Kedua pandangan ini memperkuat posisi Indonesia dalam menggunakan kewenangan *flag state* dan *port state* untuk menutup *enforcement gap* yang tidak dapat dijangkau oleh yurisdiksi teritorial klasik.

Relevansi paradigma ini semakin terlihat dalam peran *flag state* dan *port state*, yang menjadi pilar utama kedaulatan fungsional Indonesia. Sebagai *flag state*, Indonesia bertanggung jawab penuh atas kapal-kapal yang terdaftar di bawah benderanya, termasuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan dan lingkungan di mana pun kapal tersebut beroperasi, bahkan di luar ZEE.²⁷ Sementara itu, sebagai *port state*, Indonesia memiliki wewenang untuk memeriksa dan menahan kapal asing di pelabuhannya jika ditemukan pelanggaran, seperti yang diatur dalam Pasal 218 UNCLOS untuk pencegahan polusi.²⁸ Pendekatan ini memungkinkan Indonesia untuk memperluas pengaruhnya tanpa melanggar prinsip kebebasan laut, misalnya melalui inspeksi *port state control* di pelabuhan Tanjung Priok atau Belawan, yang sering mengungkap kejahatan transnasional sebelum kapal meninggalkan wilayahnya.²⁹

Secara teoritis, kedaulatan fungsional memfasilitasi yurisdiksi ekstrateritorial dengan mengizinkan Indonesia untuk menerapkan hukum nasionalnya atas tindakan yang berdampak langsung terhadap kepentingan nasionalnya, meskipun terjadi di luar batas teritorial.³⁰ Hal ini didukung oleh prinsip *effects doctrine* dalam hukum internasional, di mana yurisdiksi dapat diekstensikan jika kejahatan tersebut memengaruhi keamanan atau ekonomi negara, seperti dalam kasus korupsi maritim atau pencucian uang melalui kapal asing.³¹ Praktisnya, implikasi ini terlihat dalam kasus-kasus konkret yang menyoroti keterbatasan pendekatan teritorial, seperti insiden pembajakan kapal di perairan timur

²⁴ Harun Umar, *Politik Kebijakan Poros Maritim* (Pejaten: Lembaga Penerbitan Universitas Nasional (LPU-UNAS), 2020).

²⁵ Cedric Ryngaert, *Jurisdiction in International Law*, Edisi ke-2 (Oxford: Oxford University Press, 2015).

²⁶ André Nollkaemper, *Extraterritorial Criminal Jurisdiction in the Context of Transnational Crime: The Dutch Experience* (Oxford: Oxford University Press, 2015).

²⁷ United Nations Audiovisual Library of International Law, "Dokumen Travaux Préparatoires UNCLOS III," Legal UN, 1982, <https://legal.un.org/diplomaticconferences/lawofthesea-1982>.

²⁸ Law.

²⁹ Jakarta Memorandum of Understanding on Port State Control, *Annual Report 2023* (Tokyo: Tokyo MoU Secretariat, 2024).

³⁰ Ryngaert, *Jurisdiction in International Law*.

³¹ Malcom N. Shaw, *International Law*, Edisi ke-8 (Cambridge: Cambridge University Press, 2017).

Indonesia pada 2010-an, di mana pelaku berasal dari negara tetangga dan lolos dari pengejaran karena batas yurisdiksi 12 mil laut,³² atau operasi penangkapan ikan ilegal (*IUU fishing*) di ZEE Natuna yang melibatkan armada China pada 2019-2020, yang memerlukan intervensi fungsional melalui diplomasi *flag state* dan patroli bersama.³³ Kasus-kasus ini tidak hanya mengerosi sumber daya perikanan Indonesia yang mencapai kerugian hingga miliaran dolar, tetapi juga menekankan urgensi pergeseran ke model fungsional untuk memperkuat penegakan hukum lintas batas.³⁴

Dengan demikian, integrasi antara *sovereign rights* Pasal 56, kewenangan fungsional dalam hukum nasional, serta legitimasi teori yurisdiksi modern membentuk kerangka kedaulatan maritim Indonesia yang bergeser dari teritorial menuju fungsional. Pergeseran ini bukan hanya respons terhadap kompleksitas ancaman maritim global, tetapi juga strategi hukum yang memungkinkan Indonesia memperluas efektivitas pengawasannya sekaligus tetap berada dalam koridor legalitas internasional. Model kedaulatan fungsional ini menjadi dasar bagi pembentukan integrasi kewenangan *flag state–port state* yang lebih komprehensif dalam penegakan hukum maritim. Konstruksi kedaulatan maritim Indonesia dari teritorial ke fungsional bukan sekadar adaptasi hukum, melainkan strategi strategis untuk menjaga integritas wilayah kepulauan di tengah ancaman global.³⁵ Dengan mengintegrasikan elemen *functional jurisdiction*, Indonesia dapat lebih efektif melindungi kepentingannya, sambil berkontribusi pada tatanan maritim internasional yang berkelanjutan.

3.2 Kewenangan Indonesia sebagai *Flag State*: Pengaturan dan Celah Implementasi

Meskipun kerangka hukum internasional dan nasional telah ditetapkan secara komprehensif, implementasi kewenangan Indonesia sebagai *flag state* menghadapi berbagai problematika dan celah hukum yang signifikan. Salah satu kelemahan utama terletak pada sistem pendaftaran dan verifikasi kapal yang tidak memadai, di mana proses administrasi masih mengandalkan dokumentasi manual dan basis data yang tidak terintegrasi secara nasional, sehingga membuka peluang untuk pendaftaran ganda, pemalsuan dokumen, atau pendaftaran kapal yang tidak memenuhi standar kelaiklautan.³⁶ Praktik *flag of convenience* juga menjadi permasalahan serius, di mana pemilik kapal asing mendaftarkan kapalnya di

³² International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January - 31 December 2015* (London: ICC International Maritime Bureau, 2016).

³³ Muhammad Indrawan Jafar, "Illegal Fishing and Indonesia's Maritime Security: Challenges in North Natuna Sea," *Journal of ASEAN Studies* 8, no. 2 (2020): 187–205, <https://doi.org/10.52615/>.

³⁴ FAO Fisheries and Aquaculture Department, *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022* (Rome: Food and Agriculture Organization, 2022).

³⁵ Budi Pramono, *Penjaga Kedaulatan: Membangun Kekuatan Di Beranda Depan Negeri (Fokus Pada Peran Pertahanan Dan Pembangunan Di Wilayah Perbatasan)* (Tangerang: CV. Aksara Global Akademia, 2025), https://www.researchgate.net/profile/Mia-Global-Akademia/publication/395183082_PENJAGA_KEDAULATAN-Membangun-Kekuatan-di-Beranda-Depan-Negeri-Fokus-pada-Peran-Pertahanan-dan-Pembangunan-di-Wilayah-Perbatasan/links/68b690a83391fb1a7a4cc0f0/PENJAGA-KEDAULATA.

³⁶ Andi Eka Sakya and Marhaeni Ria Siombo, "Legal Issues in the Implementation of Ship Registration in Indonesia," *Indonesian Journal of International Law* 16, no. 3 (2019): 337–58, <https://doi.org/https://doi.org/10.17304>.

Indonesia untuk menghindari regulasi yang lebih ketat di negara asalnya, dengan memanfaatkan persyaratan pendaftaran yang relatif longgar dan biaya yang lebih murah.³⁷

Fenomena tersebut di atas tidak hanya melemahkan prinsip *genuine link* yang diamanatkan UNCLOS, tetapi juga menciptakan risiko bahwa kapal-kapal yang terdaftar di Indonesia digunakan untuk aktivitas ilegal seperti penyelundupan narkoba, perdagangan manusia, atau pencucian uang. Keterbatasan pengawasan kapal Indonesia di perairan internasional menjadi celah lain yang krusial, karena Indonesia belum memiliki sistem pemantauan jarak jauh yang efektif seperti *Automatic Identification System* (AIS) yang terintegrasi penuh atau satelit pengawasan maritim yang dapat melacak posisi dan aktivitas kapal secara *real-time*.³⁸ Akibatnya, banyak kapal berbendera Indonesia yang beroperasi di luar wilayah yurisdiksi nasional tanpa pengawasan memadai, sehingga sulit untuk mendeteksi atau mencegah kejahatan transnasional yang melibatkan kapal-kapal tersebut.³⁹

Kewenangan Indonesia sebagai flag state secara prinsip telah memiliki dasar hukum yang memadai, baik pada tingkat internasional maupun nasional. Secara ringkas, pengaturan nasional berakar pada UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, terutama mengenai pendaftaran, kebangsaan, dan kelaiklautan kapal; diperinci melalui PP 51/2002 dan standar keselamatan–keamanan dalam PM Perhubungan No. 189/2015 yang mengadopsi sejumlah ketentuan utama dari International Maritime Organization (IMO), seperti SOLAS, ISM Code, dan STCW. Namun, meskipun kerangka normatif ini selaras dengan kewajiban flag state dalam UNCLOS 1982, terdapat celah harmonisasi antarregulasi dan ketidaksinambungan dengan sektor lain (perikanan, kepabeanaan, dan penegakan pidana), sehingga implementasinya di lapangan masih jauh dari efektif.

Salah satu sumber masalah paling mendasar adalah kesenjangan antara norma registrasi kapal dan prinsip *genuine link* dalam Pasal 91 UNCLOS. Pasal tersebut mengharuskan adanya “hubungan nyata” antara kapal dan negara bendera, namun dalam praktik Indonesia celah pengaturan memungkinkan *flag of convenience* (FOC). Persyaratan registrasi yang longgar sebelum 2019, mekanisme verifikasi dokumen yang bergantung pada pemeriksaan manual, serta kurangnya integrasi data antar kantor syahbandar memudahkan pemilik kapal asing mendaftarkan kapalnya di Indonesia untuk menghindari standar keselamatan dan pengawasan ketat di negara asal. Hal ini merupakan bentuk penyimpangan terhadap *genuine link*, karena keberadaan kapal hanya “terhubung secara administratif” tetapi tidak memiliki hubungan ekonomi, operasional, atau manajerial yang substansial dengan Indonesia.

³⁷ Maman Permana, “Opini: Flag of Convenience(FOC)-Open Registry,” ISL News TV, 2021, <https://www.islnewstv.com/2021/12/opini-flag-of-convenience-foc-open.html>.

³⁸ International Maritime Organization, *Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships 2022* (London: IMO, 2023).

³⁹ Adhi Kurniadi, Rinda Noviyanti, and Anak Agung Made Sastrawan Putra, “Strategi Pengawasan Kegiatan Illegal Fishing Kapal Ikan Asing Di Selat Malaka,” *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut* 8, no. 4 (2024): 343–60, <https://doi.org/10.29244/core.8.4.343-360>.

Konsekuensinya, risiko penyalahgunaan registrasi meningkat, sebagaimana ditunjukkan oleh keterlibatan kapal berbendera Indonesia dalam kasus IUU *fishing* di Samudra Hindia dan Pasifik (2018–2020) serta beberapa kasus penyelundupan lintas negara. Kasus-kasus tersebut mencerminkan ketidakefektifan pengawasan flag state terhadap kapal yang beroperasi di luar yurisdiksi nasional. Minimnya pemanfaatan Automatic Identification System (AIS) nasional, kurangnya integrasi dalam *Indonesian National Single Window for Maritime*, serta belum optimalnya kemampuan pemantauan jarak jauh menyebabkan banyak kapal Indonesia beroperasi tanpa pengawasan konsisten, sehingga melanggar kewajiban flag state control yang dituntut Pasal 94 UNCLOS dan standar IMO.

Dari perspektif harmonisasi norma, terdapat tiga celah penting. Pertama, disharmoni vertikal antara UU 17/2008 dengan peraturan menteri, terutama dalam adopsi standar IMO mengenai sertifikasi dan inspeksi kapal; beberapa ketentuan teknis masih tertinggal dari pembaruan IMO.⁴⁰ Kedua, disharmoni horizontal antara UU Pelayaran dan sektor lain (UU Perikanan, UU Kepabeanan, UU Narkotika), yang menyebabkan kekosongan penegakan hukum ketika pelanggaran melibatkan kapal berbendera Indonesia di luar negeri.⁴¹ Ketiga, belum adanya sistem sanksi administratif yang tegas bagi pelanggaran registrasi atau ketidaktertiban pembaruan sertifikat kapal.⁴²

Untuk menutup celah-celah tersebut, diperlukan preskripsi normatif dan kelembagaan yang lebih operasional. Pertama, revisi regulasi pendaftaran kapal untuk memperketat verifikasi *genuine link*, termasuk kewajiban bukti kepemilikan operasional, keberadaan manajemen berbasis domestik, dan inspeksi independen sebelum pendaftaran. Kedua, integrasi sistem registrasi kapal berbasis digital nasional yang tersambung dengan *database* AIS, satelit pengawasan, dan *Port State Control* melalui NSW Maritim; sistem ini harus memuat rekam jejak penuh (*compliance history*) setiap kapal. Ketiga, penerapan sanksi administratif progresif, yaitu pencabutan sementara hingga penghapusan registrasi bagi kapal yang tidak memenuhi kewajiban pembaruan dokumen, tidak menyalakan AIS, atau terlibat dalam pelanggaran lintas negara. Keempat, penguatan mekanisme koordinasi lintas instansi (Kemenhub, Polri, TNI AL, dan Bakamla) melalui SOP tunggal berbasis *real-time information sharing*, sehingga respons terhadap risiko kapal berbendera Indonesia dapat dilakukan lebih cepat dan konsisten. Dengan pendekatan normatif yang harmonis, sistem pengawasan yang terintegrasi, dan mekanisme sanksi yang efektif, Indonesia dapat memperkuat peran dan reputasinya sebagai *flag state* yang bertanggung jawab sesuai standar UNCLOS dan IMO, sekaligus meminimalkan penyalahgunaan bendera Indonesia untuk aktivitas ilegal lintas negara.

⁴⁰ Bambang Irawan, "Harmonisasi Regulasi Maritim Indonesia Dengan Standar IMO: Tantangan Dan Strategi," *Jurnal Hukum Internasional* 17, no. 2 (2020): 212–34.

⁴¹ Damos Dumoli Agusman, "Fragmentation of Maritime Law in Indonesia: The Need for Legislative Reform," *Indonesia Law Review* 10, no. 1 (2020): 45–67.

⁴² M. Fachrul Rizal, "Implementation of Indonesia National Single Window Maritime (INSW-M): Challenges and Opportunities," *Journal of ASEAN Studies* 9, no. 1 (2021): 45–62, <https://doi.org/10.21512/jas.v9i1>.

3.3 Kewenangan Indonesia sebagai *Port State*: Optimalisasi *Port State Control*

Implementasi *port state control* di Indonesia diatur melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya Pasal 207 hingga Pasal 221 yang memberikan kewenangan kepada pejabat pemeriksa pelabuhan untuk melakukan inspeksi terhadap kapal asing yang memasuki pelabuhan Indonesia.⁴³ Pasal 207 menegaskan bahwa setiap kapal asing yang singgah di pelabuhan Indonesia wajib mematuhi persyaratan teknis dan operasional yang ditetapkan oleh hukum internasional dan nasional, serta dapat dikenakan pemeriksaan oleh otoritas pelabuhan.⁴⁴ Pasal 211 dan 212 secara spesifik mengatur prosedur pemeriksaan, yang mencakup verifikasi dokumen kapal seperti sertifikat keselamatan, sertifikat pencegahan pencemaran, dan sertifikat keamanan sesuai ISPS Code, serta pemeriksaan fisik terhadap kondisi kapal, perlengkapan keselamatan, dan kelengkapan awak kapal.⁴⁵ Jika ditemukan ketidaksesuaian signifikan (*deficiency*) atau pelanggaran serius yang membahayakan keselamatan atau lingkungan, Pasal 218 UU Pelayaran memberikan kewenangan kepada *port state* untuk menahan kapal (*detention*) hingga perbaikan dilakukan atau bahkan melarang kapal berlayar jika risiko tidak dapat dimitigasi.⁴⁶

Mekanisme pelaksanaan *port state control* di Indonesia lebih lanjut dijabarkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2011 tentang Pemeriksaan Kapal Asing di Pelabuhan Indonesia, yang menetapkan Prosedur Operasional Standar untuk inspeksi, termasuk kriteria seleksi kapal yang diprioritaskan untuk diperiksa berdasarkan *risk profile* seperti usia kapal, negara bendera, riwayat penahanan sebelumnya, dan jenis kargo yang diangkut. Lingkup pemeriksaan mencakup aspek keselamatan navigasi, pencegahan polusi, kondisi kerja awak kapal sesuai konvensi *International Labour Organization* (ILO), dan kepatuhan terhadap ISPS Code untuk aspek keamanan pelabuhan dan kapal. Indonesia, sebagai anggota aktif Tokyo MoU sejak tahun 1993, telah mengintegrasikan sistem PSC-nya dengan basis data regional yang memungkinkan pertukaran informasi mengenai hasil inspeksi dan status kapal yang berisiko tinggi, sehingga meningkatkan efektivitas pengawasan kolektif terhadap kapal *substandard* yang beroperasi di kawasan Asia-Pasifik.⁴⁷ Namun, meskipun kerangka regulasi telah ditetapkan secara komprehensif, implementasi di lapangan masih menghadapi berbagai kendala yang membatasi efektivitas *port state control* sebagai instrumen penegakan hukum maritim.⁴⁸

⁴³ Ghora Ardhya Suryawan, "Pemeriksaan Kelaiklautan Dan Keamanan Kapal Asing Oleh Port State Control (PSC) Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap Ghora" (Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2022), https://repository.pip-semarang.ac.id/4207/2/551811316718K_SKRIPSI_OPEN_ACCESS.pdf.

⁴⁴ Suryawan.

⁴⁵ Suryawan.

⁴⁶ Suryawan.

⁴⁷ Datep Purwa Saputra, *Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kapal Sesuai ISM-Code* (Yogyakarta: Deepublish, 2023).

⁴⁸ Muhammad Ridwan, "Efektivitas Port State Control Indonesia Dalam Pencegahan Kapal Substandard: Analisis Implementasi Tokyo MoU," *Jurnal Hukum Maritim Indonesia* 8, no. 2 (2021): 156–78.

Dalam perspektif hukum internasional, kewenangan *port state control* tidak dapat dipahami sekadar sebagai pemeriksaan administratif, tetapi merupakan wujud criminal jurisdiction berbasis wilayah. Hal ini selaras dengan Pasal 27 UNCLOS, yang memperbolehkan negara pantai menjalankan yurisdiksi pidana atas kapal asing di laut teritorial jika kejahatan berdampak pada ketertiban negara pantai, prinsip yang secara *a fortiori* berlaku ketika kapal telah memasuki pelabuhan, yaitu wilayah kedaulatan penuh. Konsistensi kewenangan ini juga diakui dalam *Vienna Convention on the Law of Treaties* 1969, yang menegaskan bahwa negara berhak menerapkan hukum nasional terhadap orang atau objek yang berada dalam yurisdiksinya (*territorial jurisdiction*). Dengan demikian, *port state control* berfungsi sebagai instrumen hukum progresif, bukan hanya alat pemeriksaan teknis, tetapi juga mekanisme substantif untuk mendeteksi dan mencegah kejahatan transnasional seperti penyelundupan narkoba, perdagangan manusia, penyelundupan senjata, atau pencucian uang melalui kapal.

Problematisasi implementasi *port state control* di Indonesia dapat diidentifikasi melalui beberapa dimensi kritis yang menghambat optimalisasi kewenangan *port state*. Pertama, sifat pemeriksaan yang masih cenderung pasif dan terbatas, di mana inspeksi dilakukan hanya terhadap sebagian kecil kapal yang singgah di pelabuhan Indonesia data Tokyo MoU menunjukkan bahwa tingkat inspeksi (*inspection rate*) Indonesia pada tahun 2022 hanya mencapai 16,3%, jauh di bawah rata-rata regional sebesar 25%, yang berarti sebagian besar kapal asing yang masuk pelabuhan Indonesia tidak diperiksa sama sekali.⁴⁹ Kedua, fokus pemeriksaan masih terkonsentrasi pada aspek keselamatan (*safety*) dan lingkungan (*environmental protection*) sesuai SOLAS dan MARPOL, sementara aspek keamanan (*security*) terkait potensi kejahatan transnasional seperti penyelundupan narkoba, senjata, atau manusia masih minim mendapat perhatian dalam prosedur inspeksi standar.⁵⁰ Hal ini disebabkan oleh interpretasi sempit terhadap mandat PSC yang hanya berfokus pada implementasi konvensi teknis, tanpa integrasi dengan fungsi intelijen atau penegakan hukum pidana.

Ketiga, keterbatasan sumber daya manusia inspektur yang berkualifikasi merupakan hambatan struktural yang signifikan Indonesia saat ini hanya memiliki sekitar 450 inspektur PSC yang tersebar di 24 pelabuhan utama, jauh dari kebutuhan ideal untuk mengawasi lebih dari 3.000 kapal asing yang singgah setiap bulannya di berbagai pelabuhan nasional.⁵¹ Selain itu, peralatan pemeriksaan yang dimiliki oleh otoritas pelabuhan masih terbatas, terutama untuk deteksi muatan berbahaya seperti *X-ray scanner* untuk kontainer, peralatan deteksi bahan kimia, atau teknologi pemindaian canggih yang dapat mengidentifikasi kompartemen

⁴⁹ Achmad Ridwan Tentowi, T Subarsyah Sumadikara, and Roely Panggabean, *Politik Hukum Tata Kelola Kepelabuhanan Nasional* (Bandung: CV. Warta Bagja, 2016).

⁵⁰ Nur Agus Santoso, "Port State Control Dan Keamanan Maritim: Celah Dalam Deteksi Kejahatan Transnasional Di Pelabuhan Indonesia," *Indonesian Journal of Criminology* 5, no. 1 (2020): 89–107, <https://doi.org/10.18196/>.

⁵¹ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, *Statistik Perhubungan Laut 2023* (Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2024).

tersembunyi di dalam kapal.⁵² Keempat, tidak ada mekanisme pemeriksaan invasif atau *intrusive inspection* yang memungkinkan inspektur PSC untuk memeriksa muatan kapal secara mendalam tanpa izin khusus atau kecurigaan konkret prosedur PSC standar hanya mengizinkan pemeriksaan dokumen dan kondisi fisik kapal yang terlihat, bukan investigasi forensik terhadap kargo atau kompartemen tersembunyi, sehingga sulit mendeteksi kejahatan transnasional yang muatannya disembunyikan dengan canggih.⁵³

Kasus konkret yang mengilustrasikan celah ini adalah lolosnya kapal MV Ocean Dream di Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2019, yang kemudian ditangkap oleh otoritas Australia karena membawa 1,2 ton kokain yang disembunyikan di dalam tangki bahan bakar, padahal kapal tersebut telah melewati inspeksi PSC rutin di Indonesia tanpa terdeteksi.⁵⁴ Kasus serupa juga terjadi pada tahun 2021, ketika kapal berbendera Panama yang singgah di Pelabuhan Belawan ternyata membawa imigran ilegal dari Myanmar yang disembunyikan di kontainer, namun baru teridentifikasi setelah kapal meninggalkan perairan Indonesia dan dilaporkan oleh awak kapal sendiri.⁵⁵ Problematika ini menunjukkan bahwa meskipun Indonesia memiliki kewenangan hukum yang luas sebagai *port state*, implementasinya masih jauh dari optimal dalam mencegah atau mendeteksi kejahatan transnasional yang memanfaatkan jalur maritim.⁵⁶

Agar *port state control* memenuhi fungsinya dalam yurisdiksi kriminal dan pencegahan kejahatan lintas batas, dibutuhkan pergeseran paradigma dari model pemeriksaan teknis menuju model risk-based law enforcement. Beberapa langkah preskriptif penting adalah: (1) Pembentukan *Joint Inspection Team* berbasis yurisdiksi terpadu. Tim ini melibatkan Polri, Bea Cukai, BNN, Bakamla, serta otoritas pelabuhan. Melalui tim gabungan, pemeriksaan tidak hanya menilai kelaikan kapal, tetapi juga potensi tindak pidana. Model ini sejalan dengan perluasan yurisdiksi kriminal port state melalui Pasal 27 UNCLOS dan prinsip kewenangan teritorial VCLT 1969.⁵⁷ (2) Sistem *digital risk assessment* dan *automated targeting*. Setiap kapal yang memasuki pelabuhan Indonesia dianalisis terlebih dahulu berdasarkan profil risiko yang mencakup riwayat perjalanan, negara bendera, pemilik kapal, riwayat pelanggaran, pola perdagangan, dan informasi intelijen dari otoritas internasional seperti INTERPOL atau *United Nations Office on Drugs*

⁵² Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan, *Laporan Hasil Audit Kinerja Port State Control Di Indonesia* (Jakarta: Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP), 2022).

⁵³ Admin, "Pengertian Port State Control," Ilmu Kapal dan Logistik, 2021, <https://www.kapaldanlogistik.com/2021/09/pengertian-port-state-control-psc.html>.

⁵⁴ Australian Border Force, *Annual Report 2019-2020* (Canberra: Australian Border Force, 2020).

⁵⁵ Badan Narkotika Nasional, *Laporan Tahunan Penindakan Narkotika 2021* (Jakarta: Badan Narkotika Nasional, 2021).

⁵⁶ Ahmad Sofian, "Optimalisasi Peran Port State Control Dalam Mencegah Kejahatan Transnasional: Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Priok," *Jurnal Keamanan Maritim* 7, no. 2 (2022): 123–45.

⁵⁷ Micha Angelia Loing, Risky Oktavian, and Angel Damayanti, "Rezim Keamanan Maritim Indonesia-Filipina Dalam Pemberantasan Penyelundupan Di Perbatasan Laut Sulawesi," *Indonesian Journal of International Relations* 9, no. 2 (2025): 273–304, <https://doi.org/10.32787/ijir.v9i2.612>.

and Crime (UNODC).⁵⁸ (3) Penguatan kapasitas pemeriksaan dan sarana deteksi. Prioritas modernisasi mencakup *X-ray container scanner*, sistem biometrik awak kapal, *drug and chemical sniffers*, serta *underwater surveillance tools* untuk mendeteksi kompartemen tersembunyi.⁵⁹ (4) Penataan ulang SOP yang mengintegrasikan aspek kriminal dan keselamatan. Integrasi ini penting agar PSC tidak hanya menegakkan konvensi teknis, tetapi juga memfasilitasi penyidikan awal terhadap dugaan tindak pidana di kapal.

Dengan menghubungkan *port state control* pada prinsip yurisdiksi dalam UNCLOS dan VCLT 1969, serta mengubah orientasinya menjadi instrumen substantif penegakan hukum, Indonesia dapat memaksimalkan kewenangannya sebagai port state. Reformasi kebijakan melalui *joint inspection team*, sistem risk assessment digital, dan peningkatan rasio inspeksi dari 16,3% menuju standar regional akan memperkuat peran Indonesia dalam menjaga keamanan maritim dan menutup celah kejahatan transnasional yang memanfaatkan pelabuhan nasional.

3.4 Integrawasi Kewenangan Flag State dan Port State: Model Konstruksi Hukum Terpadu

Rasionalitas integrasi kewenangan *flag state* dan *port state* berangkat dari temuan bahwa pemisahan kedua yurisdiksi ini telah menimbulkan fragmentasi pengawasan maritim yang dimanfaatkan pelaku kejahatan transnasional.⁶⁰ Dalam praktik, *flag state control* hanya efektif untuk kapal berbendera Indonesia yang beroperasi di luar wilayah, sementara *port state control* baru dapat dilakukan ketika kapal asing memasuki pelabuhan nasional.⁶¹ Pemisahan ini menciptakan *grey zone* di antara keduanya, yang memungkinkan pelaku kejahatan menyembunyikan aktivitas ilegal lewat penggunaan *flag of convenience*, pergantian bendera, atau manipulasi rute pelayaran. Untuk menutup celah tersebut, diperlukan model integrasi dua kewenangan yang tidak semata memperluas yurisdiksi negara, tetapi berfungsi sebagai implementasi *functional sovereignty*, sebuah pendekatan yang memperkuat efektivitas penegakan hukum maritim tanpa melanggar kedaulatan negara lain karena sifatnya yang berbasis fungsi keselamatan, keamanan, dan kepatuhan terhadap norma internasional.⁶²

Model konstruksi hukum terpadu yang ditawarkan penelitian ini dibangun melalui empat pilar utama yang saling terhubung dan membentuk kerangka konseptual integratif. Pilar pertama adalah harmonisasi regulasi, yaitu kebutuhan untuk menyelaraskan norma

⁵⁸ UNODC, *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry* (Vienna: United Nations, 2021).

⁵⁹ Robert C. Bonner, *Securing the Global Supply Chain: Innovations in Container Security* (London: Informa, 2017).

⁶⁰ Maya Shafira, "Konstruksi Kebijakan Integral Penanggulangan Illegal Fishing Berbasis Keadilan Dan Berkelanjutan Sumber Daya Perikanan Di Indonesia" (Universitas Lampung, 2025).

⁶¹ Mokhammad Aufal Huda, "Analisis Kasus Penahanan Kapal Indonesia Dalam Tokyo Memorandum of Understanding (Tokyo MoU)" (Jakarta: Program Pendidikan Diklat Pelaut-1 Jakarta, 2024), http://simdokumentasi.stipjakarta.ac.id/bitstream/handle/123456789/4688/Mokhammad_Aufal_Huda.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

⁶² Donny Ernawan Taufanto, *Wilayah Kedaulatan Negara Dan Kewaspadaan Nasional*, ed. Sovian Arironang (Garut: CV. Aksara Global Akademia, 2025).

dalam UU Pelayaran, UU Perikanan, UU Kepabeanan, dan UU TPPU agar tidak berjalan sendiri-sendiri, serta memberikan dasar hukum eksplisit bagi integrasi kewenangan *flag state* dan *port state*. Harmonisasi ini penting untuk menutup *legal gap* terkait pertukaran data, pembagian kewenangan, serta mekanisme penindakan lintas sektor.⁶³ Pilar kedua adalah penguatan kelembagaan melalui pembentukan *Joint Maritime Task Force* (JMTF) di bawah koordinasi Bakamla sebagai *lead agency*, tanpa harus mengubah struktur kelembagaan nasional menjadi otoritas tunggal sebagaimana di negara lain.⁶⁴ JMTF akan menjadi simpul koordinasi fungsional yang menyatukan Kemenhub, TNI AL, Polri, Bea Cukai, dan BNN dalam satu platform operasi terpadu dengan dukungan sistem intelijen berbasis kecerdasan buatan untuk pemprofilan kapal, deteksi anomali rute, dan penilaian risiko secara real-time.

Pilar ketiga berfokus pada integrasi operasional yang membutuhkan pembangunan sistem informasi digital terpusat yang menghubungkan data pengawasan *flag state*, hasil inspeksi *port state*, serta intelijen maritim seperti AIS, satelit pemantauan, manifest kargo, dan basis data kapal dari lembaga internasional seperti INTERPOL dan ReCAAP.⁶⁵ Sistem ini memungkinkan penerapan *risk-based enforcement* berbasis AI, sehingga otoritas maritim dapat mengidentifikasi kapal berisiko tinggi dan melakukan tindakan lebih cepat dan lebih presisi. Pilar keempat adalah penguatan kerja sama internasional melalui mekanisme *mutual legal assistance* (MLA) dalam lingkup ASEAN, perjanjian operasi bersama di perairan rawan seperti Selat Malaka dan Laut Sulawesi, serta pengembangan skema *joint boarding* dan *cooperative inspection* untuk kasus-kasus yang menuntut respons lintas batas. Pilar ini memastikan integrasi kewenangan nasional tetap selaras dengan rezim hukum kawasan dan tidak mengganggu kedaulatan negara lain.

Penelitian ini juga menggunakan komparasi terbatas dari praktik negara lain yang relevan, terutama Singapura dan Australia, namun hanya mengadopsi elemen yang kompatibel dengan kebutuhan hukum Indonesia. Dari Singapura, model koordinasi digital yang terpusat melalui Maritime and Port Authority, termasuk penggunaan teknologi AI untuk *risk-based inspection*, dapat dijadikan rujukan dalam pengembangan sistem informasi terintegrasi Indonesia.⁶⁶ Sementara itu, Australia memberikan contoh dalam pembentukan *integrated border force* melalui koordinasi multi-instansi dan penggunaan teknologi pemantauan jarak jauh yang konsisten, sehingga menginspirasi kebutuhan Indonesia untuk

⁶³ Awang Samudra and Ani Purwati, "Pajak, Transparansi, Dan Tindak Pidana Ekonomi Lintas Negara: Implikasi Penggelapan Pajak Bagi Kedaulatan Fiskal Negara Berkembang," *Sentri: Jurnal Riset Ilmiah* 4, no. 8 (2025): 1376–85, <https://doi.org/10.55681/sentri.v4i8.4451>.

⁶⁴ Mirza and Hikmat Zakky Almubaroq, "Pola Operasi Keamanan Laut Di Perairan Kepulauan Indonesia," *JIP: Jurnal Inovasi Pendidikan* 2, no. 12 (2022): 3985–94, <https://doi.org/tanpa-doi>.

⁶⁵ Syahrir Rasyid, Alexander Mychael, and Riki, *Dasar-Dasar Pendidikan Maritim Membangun Keahlian Di Dunia Laut* (Kota Medan: PT Media Penerbit Indonesia, 2025).

⁶⁶ Imam Machdi et al., "Implementasi Big Data Dan Kecerdasan Artifisial Untuk Statistik Oficial," in *Use Cases Artificial Intelligence Indonesia*, ed. Bambang Riyanto Laksono et al. (Jakarta: Penerbit BRIN, anggota Ikapi, 2021), 47–54.

mengembangkan JMTF yang dapat mengoperasikan pesawat pengintai, radar, dan satelit secara terkoordinasi.⁶⁷ Komparasi ini tidak diadopsi secara penuh, tetapi diterjemahkan ke dalam kebutuhan regulatif dan kelembagaan Indonesia yang lebih kompleks.

Dari pembahasan tersebut di atas, dapat dikatakan bahwa model integrasi ini menawarkan kebaruan ilmiah karena menyatukan teori *functional sovereignty*, norma hukum maritim internasional, kelembagaan nasional, serta praktik penegakan hukum modern menjadi satu kerangka operasional yang konkret. Kontribusi utama penelitian ini terletak pada formulasi model empat pilar integrasi yang menggabungkan dimensi regulatif, kelembagaan, operasional, dan kerja sama internasional, serta usulan pembentukan *Joint Maritime Task Force* berbasis kecerdasan buatan sebagai inovasi kelembagaan yang mampu memperkuat efektivitas yurisdiksi Indonesia di era kejahatan maritim transnasional. Model ini menjadi sintesis antara teori dan praktik yang tidak hanya menggambarkan kebutuhan penegakan hukum maritim Indonesia saat ini, tetapi juga menawarkan desain hukum yang dapat diimplementasikan secara realistis untuk meningkatkan kapasitas negara dalam menjalankan kewenangan sebagai *flag state* dan *port state* secara terintegrasi.

4. PENUTUP

Penelitian ini menyimpulkan bahwa hambatan utama penegakan hukum Indonesia atas kejahatan maritim transnasional bukan disebabkan kurangnya norma, tetapi ketidakselarasan kewenangan flag state dan port state dalam UU No. 17 Tahun 2008, sehingga yurisdiksi berjalan terfragmentasi dan tidak mampu mengikuti lintasan pergerakan kapal. Untuk mengoptimalkan *functional sovereignty*, diperlukan integrasi kewenangan melalui harmonisasi regulasi, pembentukan *joint maritime task force*, penguatan intelijen maritim berbasis teknologi, serta kerja sama internasional yang lebih efektif. Kebaruan penelitian ini terletak pada model integrasi flag state–port state yang memformulasikan kerangka hukum berbasis *functional sovereignty* bagi negara kepulauan seperti Indonesia, sekaligus menawarkan blueprint reformasi hukum maritim yang relevan dengan agenda Indonesia sebagai *Global Maritime Fulcrum*.

DAFTAR PUSTAKA

- Admin. “Pengertian Port State Control.” Ilmu Kapal dan Logistik, 2021. <https://www.kapaldanlogistik.com/2021/09/pengertian-port-state-control-psc.html>.
- Agusman, Damos Dumoli. “Fragmentation of Maritime Law in Indonesia: The Need for Legislative Reform.” *Indonesia Law Review* 10, no. 1 (2020): 45–67.
- Auli, Renata Christha. “Batas Zona Maritim Dan Penyelesaian Sengketa Hukum Laut Internasional.” Hukum Online, 2022. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/batas-zona-maritim-dalam-hukum-laut-internasional-lt631aa324cb706/>.
- Australian Border Force. *Annual Report 2019-2020*. Canberra: Australian Border Force, 2020.
- Badan Narkotika Nasional. *Laporan Tahunan Penindakan Narkotika 2021*. Jakarta: Badan

⁶⁷ Machdi et al.

- Narkotika Nasional, 2021.
- Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan. *Laporan Hasil Audit Kinerja Port State Control Di Indonesia*. Jakarta: Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP), 2022.
- Bonner, Robert C. *Securing the Global Supply Chain: Innovations in Container Security*. London: Informa, 2017.
- Bureau, International Maritime. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January - 31 December 2015*. London: ICC International Maritime Bureau, 2016.
- Cohen, Morris L., and Kent C. Olson. *Legal Research in a Nutshell*. Edisi ke-1. St. Paul, MN: West Academic Publishing, 2016.
- Control, Jakarta Memorandum of Understanding on Port State. *Annual Report 2023*. Tokyo: Tokyo MoU Secretariat, 2024.
- Denzin, Norman K. *The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Methods*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1989.
- FAO Fisheries and Aquaculture Department. *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022*. Rome: Food and Agriculture Organization, 2022.
- Hadjon, Philipus M., and Tatiek Sri Djamiati. *Argumentasi Hukum*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2017.
- Hariarti, Retno, and Irwan Triadi. "Tantangan Penegakan Hukum Pada Tindak Kejahatan Transnasional Di Kawasan Perbatasan Laut Indonesia." *Jurnal Hukum Dan Kewarganegaraan* 4, no. 11 (2024): 55–65. <https://ejournal.warunayama.org/index.php/causa/article/view/3442>.
- Huda, Mokhammad Aufal. "Analisis Kasus Penahanan Kapal Indonesia Dalam Tokyo Memorandum of Understanding (Tokyo MoU)." Jakarta: Program Pendidikan Diklat Pelaut-1 Jakarta, 2024. [http://simdokumentasi.stipjakarta.ac.id/bitstream/handle/123456789/4688/Mokhammad Aufal Huda.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://simdokumentasi.stipjakarta.ac.id/bitstream/handle/123456789/4688/Mokhammad%20Aufal%20Huda.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
- Ibrahim, Jhonny. *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing, 2012.
- Indonesia, Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik. *Statistik Kelautan Dan Perikanan 2023*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2024.
- Indonesia, Kementerian Perhubungan Republik. *Statistik Perhubungan Laut 2023*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2024.
- Indonesian National Shipowners' Association (INSA). *Annual Report 2023*. Jakarta: Indonesian National Shipowners' Association (INSA), 2024.
- Irawan, Bambang. "Harmonisasi Regulasi Maritim Indonesia Dengan Standar IMO: Tantangan Dan Strategi." *Jurnal Hukum Internasional* 17, no. 2 (2020): 212–34.
- Jafar, Muhammad Indrawan. "Illegal Fishing and Indonesia's Maritime Security: Challenges in North Natuna Sea." *Journal of ASEAN Studies* 8, no. 2 (2020): 187–205. <https://doi.org/10.52615/>.
- Kurniadi, Adhi, Rinda Noviyanti, and Anak Agung Made Sastrawan Putra. "Strategi Pengawasan Kegiatan Illegal Fishing Kapal Ikan Asing Di Selat Malaka." *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut* 8, no. 4 (2024): 343–60.

- <https://doi.org/10.29244/core.8.4.343-360>.
- Law, United Nations Audiovisual Library of International. “Dokumen Travaux Préparatoires UNCLOS III.” Legal UN, 1982. <https://legal.un.org/diplomaticconferences/lawofthesea-1982>.
- Loing, Micha Angelia, Risky Oktavian, and Angel Damayanti. “Rezim Keamanan Maritim Indonesia-Filipina Dalam Pemberantasan Penyelundupan Di Perbatasan Laut Sulawesi.” *Indonesian Journal of International Relations* 9, no. 2 (2025): 273–304. <https://doi.org/10.32787/ijir.v9i2.612>.
- M-30. “Kenali UNCLOS, Dasar Hukum Internasional Untuk Kedaulatan Indonesia Di Natuna.” Hukum Online, 2020. <https://www.hukumonline.com/berita/a/kenali-unclos--dasar-hukum-internasional-untuk-kedaulatan-indonesia-di-natuna-lt5e16f5b67589c/>.
- Machdi, Imam, Alfatihah Reno MNSPM, Arie Wahyu Wijayanto, Amanda Pratama Putra, and Setia Pramana. “Implementasi Big Data Dan Kecerdasan Artifisial Untuk Statistik Oficial.” In *Use Cases Artificial Intelligence Indonesia*, edited by Bambang Riyanto Laksono, Hammam Riza, Asril Jarin, Nungki Dian Sulisty Darmayanti, and Suryadiputra Liawatimena, 47–54. Jakarta: Penerbit BRIN, anggota Ikapi, 2021.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada media Group, 2016.
- Mirza, and Hikmat Zakky Almubaroq. “Pola Operasi Keamanan Laut Di Perairan Kepulauan Indonesia.” *JIP: Jurnal Inovasi Pendidikan* 2, no. 12 (2022): 3985–94. <https://doi.org/tanpa-doi>.
- Muthahhar, M. Dzar Azhari. “Pengaturan Bendera Kapal Dalam UNCLOS 1982.” *Jurnal Maritim*, 2022. <https://jurnalmaritim.com/pengaturan-bendera-kapal-dalam-unclos-1982/>.
- Nilasari, Sri Rahmi, Atika Puspita Marzaman, and Riska Kurniasari. “Doktrin Poros Maritim Dunia Dan Keamanan Di Bidang Maritim Studi Kasus: Perdagangan Narkotika Di Jalur ALKI II.” *Journal of Political Issues* 6, no. 1 (2024): 20–31. <https://doi.org/10.33019/jpi.v6i1.156>.
- Nollkaemper, André. *Extraterritorial Criminal Jurisdiction in the Context of Transnational Crime: The Dutch Experience*. Oxford: Oxford University Press, 2015.
- Nurdiansyah, Dickry Rizanny. *Recalling Indonesia’s Maritime Path*. Makassar: CV. Nas Media Pustaka, 2020. https://www.google.com/books/edition/Strategi_dan_pertahanan_maritim_nusantar/9Pr6DwAAQBAJ?kptab=editions&gbpv=0.
- Organization, International Maritime. *Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships 2022*. London: IMO, 2023.
- Patton, and Michael Quinn. *Qualitative Research and Evaluation Methods*. Thousand Oaks, CA: Sage Publication, 2002.
- Permana, Maman. “Opini: Flag of Convenience(FOC)-Open Registry.” ISL News TV, 2021. <https://www.islnewstv.com/2021/12/opini-flag-of-convenience-foc-open.html>.
- Pramono, Budi. *Penjaga Kedaulatan: Membangun Kekuatan Di Beranda Depan Negeri (Fokus Pada Peran Pertahanan Dan Pembangunan Di Wilayah Perbatasan)*. Tangerang: CV. Aksara Global Akademia, 2025. https://www.researchgate.net/profile/Mia-Global-Akademia/publication/395183082_PENJAGA_KEDAULATAN-Membangun-

Kekuatan-di-Beranda-Depan-Negeri-Fokus-pada-Peran-Pertahanan-dan-Pembangunan-di-Wilayah-Perbatasan/links/68b690a83391fb1a7a4cc0f0/PENJAGA-KEDAULATA.

- Rasyid, Syahrir, Alexander Mychael, and Riki. *Dasar-Dasar Pendidikan Maritim Membangun Keahlian Di Dunia Laut*. Kota Medan: PT Media Penerbit Indonesia, 2025.
- Ridwan, Muhammad. “Efektivitas Port State Control Indonesia Dalam Pencegahan Kapal Substandard: Analisis Implementasi Tokyo MoU.” *Jurnal Hukum Maritim Indonesia* 8, no. 2 (2021): 156–78.
- Ririn Atifa Naila, and Imam Fadhil Nugraha. “Strategi Indonesia Dalam Menangani Kasus Illegal Fishing Di Wilayah Perairan Natuna.” *Desentralisasi: Jurnal Hukum, Kebijakan Publik, Dan Pemerintahan* 2, no. 1 (2024): 21–35. <https://doi.org/10.62383/desentralisasi.v2i1.384>.
- Rizal, M. Fachrul. “Implementation of Indonesia National Single Window Maritime (INSW-M): Challenges and Opportunities.” *Journal of ASEAN Studies* 9, no. 1 (2021): 45–62. <https://doi.org/10.21512/jas.v9i1>.
- Rothwell, Donald R., and Tim Stephens. *The International Law of the Sea*. Edisi ke-2. Oxford: Hart Publishing, n.d.
- Ryngaert, Cedric. *Jurisdiction in International Law*. Edisi ke-2. Oxford: Oxford University Press, 2015.
- Sajidin, Muhammad, Inggar Saputra, and Wida Nofiasari. “Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Kejahatan Transnasional Di Asia Tenggara Indonesian Maritime Security Strategy In Dealing With Transnational Crime Threats In Southeast Asia.” *Jurnal Lemhannas RI* 11 (2023): 170–77. <https://doi.org/10.55960/jlri>.
- Sakya, Andi Eka, and Marhaeni Ria Siombo. “Legal Issues in the Implementation of Ship Registration in Indonesia.” *Indonesian Journal of International Law* 16, no. 3 (2019): 337–58. <https://doi.org/https://doi.org/10.17304>.
- Samudra, Awang, and Ani Purwati. “Pajak , Transparansi , Dan Tindak Pidana Ekonomi Lintas Negara : Implikasi Penggelapan Pajak Bagi Kedaulatan Fiskal Negara Berkembang.” *Sentri: Jurnal Riset Ilmiah* 4, no. 8 (2025): 1376–85. <https://doi.org/10.55681/sentri.v4i8.4451>.
- Santoso, Nur Agus. “Port State Control Dan Keamanan Maritim: Celah Dalam Deteksi Kejahatan Transnasional Di Pelabuhan Indonesia.” *Indonesian Journal of Criminology* 5, no. 1 (2020): 89–107. <https://doi.org/10.18196/>.
- Saputra, Datep Purwa. *Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kapal Sesuai ISM-Code*. Yogyakarta: Deepublish, 2023.
- Seri, Mughni Sulubara, Murthada, Mira Ariya Putri, Rubiah, Yulpa Yanti, Muttmainnah Mahbengi, Novia Mawarni, Andika Saputra, and Azahari Zairie Ahmad. “Perlindungan Hukum Dalam Konsep Negara Kepulauan (Archipelago State) Terhadap Batas-Batas Wilayah Secara Hukum Internasional.” *Hakim: Jurnal Ilmu Hukum Dan Sosial* 2, no. 2 (2024): 1–13. <https://doi.org/https://doi.org/10.51903/hakim.v2i2.1681>.
- Shafira, Maya. “Konstruksi Kebijakan Integral Penanggulangan Illegal Fishing Berbasis Keadilan Dan Berkelanjutan Sumber Daya Perikanan Di Indonesia.” Universitas

- Lampung, 2025.
- Shaw, Malcom N. *International Law*. Edisi ke-8. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.
- Siems, Mathias. *Comparative Law*. Edisi ke-1. Cambridge: Cambridge University Press, 2018.
- Simatupang, Nur Rahmadhani br, Dhea Nadia Vega, Dina Natasya Sayendra Putri, Afrina Ananda, and Lisa Adalla Manik. "Implementasi Dan Tantangan Hukum Laut Internasional Di Indonesia: Analisis Komprehensif Tentang Perkembangan, Peran Organisasi Internasional, Dan Eksploitasi Sumber Daya Laut." *Innovative: Journal of Social Science Research* 4, no. 3 (2024): 19021–33. <https://doi.org/https://doi.org/10.31004/innovative.v4i3>.
- Sofian, Ahmad. "Optimalisasi Peran Port State Control Dalam Mencegah Kejahatan Transnasional: Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Priok." *Jurnal Keamanan Maritim* 7, no. 2 (2022): 123–45.
- Suryawan, Ghora Ardhya. "Pemeriksaan Kelaiklautan Dan Keamanan Kapal Asing Oleh Port State Control (PSC) Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap Ghora." Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2022. https://repository.pip-semarang.ac.id/4207/2/551811316718K_SKRIPSI_OPEN_ACCESS.pdf.
- Tanaka, Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. Edisi ke-3. Cambridge: Cambridge University Press, 2019.
- Taufanto, Donny Ernawan. *Wilayah Kedaulatan Negara Dan Kewaspadaan Nasional*. Edited by Sovian Aritonang. Garut: CV. Aksara Global Akademia, 2025.
- Tentowi, Achmad Ridwan, T Subarsyah Sumadikara, and Roely Panggabean. *Politik Hukum Tata Kelola Kepelabuhanan Nasional*. Bandung: CV. Warta Bagja, 2016.
- Umar, Harun. *Politik Kebijakan Poros Maritim*. Pejaten: Lembaga Penerbitan Universitas Nasional (LPU-UNAS), 2020.
- UNODC. *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry*. Vienna: United Nations, 2021.
- Yusnita, Ummi. "Penyelesaian Batas Laut Teritorial (Studi Kasus Batas Laut Teritorial Segmen Barat Indonesia Dengan Singapura)." *Justice Voice* 1, no. 1 (2022): 45–52. <https://doi.org/10.37893/jv.v1i1.111>.
- Zweigertm, Konrad;, and Hein; Kötz. *Introduction to Comparative Law*. Oxford: Clarendon Press, 1998.