

**EVALUASI REGULASI KEAMANAN DAN KESELAMATAN PELAYARAN:
STUDI PERBANDINGAN DISTRIK NAVIGASI INDONESIA DAN
*MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE***



SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Persyaratan untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum Program
Studi Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**

OLEH:

Firly Nur Lamima

02011282126155

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
INDRALAYA**

2025

UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
INDRALAYA

HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : FIRLY NUR LAMIMA
NIM : 02011282126155
PROGRAM KEKHUSUSAN : HUKUM INTERNASIONAL

JUDUL

**Evaluasi Regulasi Keamanan dan Keselamatan Pelayaran:
Studi Perbandingan Distrik Navigasi Indonesia dan
*Maritime and Port Authority of Singapore***

Telah Diuji Dan Lulus Dalam Sidang Komprehensif Pada Tanggal 27 Februari 2025
Dan Dinyatakan Memenuhi Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Hukum Pada
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

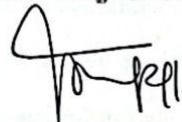
Indralaya, Maret 2025
Disetujui Oleh:

Pembimbing Utama,



Dr. Akhmad Idris, S.H., M.H.
NIP. 197402012003121001

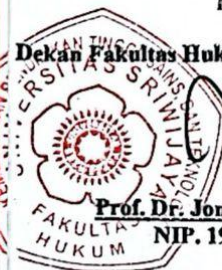
Pembimbing Pembantu,



Rizka Nurlivantika, S.H., LL.M.
NIP. 199208152023212043

Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya,



Prof. Dr. Joni Emirzon, S.H., M.Hum.
NIP. 196606171990011001

SURAT PERNYATAAN

Nama Mahasiswa : Firly Nur Lamima
Nomor Induk Mahasiswa : 02011282126155
Tempat, Tanggal Lahir : Palembang, 7 Mei 2003
Fakultas : Hukum
Status Pendidikan : S1
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Internasional

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan - bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan - bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapa pun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikian Pernyataan ini telah saya buat dengan sebenarnya. Apabila terbukti saya telah melakukan hal - hal yang bertentangan dengan pernyataan ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul di kemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Indralaya, Maret 2025



Firly Nur Lamima

NIM.02011282126155

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“ Turn to Allah, He’s never far away ”

(Berpalinglah pada Allah, Dia tak pernah jauh darimu)

-Inshallah, Maher zain

.....وَلَمْ أَكُنْ بِدُعَائِكَ رَبِّ شَقِيًّا

(Aku tidak pernah kecewa dalam berdoa kepada-Mu, wahai Tuhanku)

-Q.S. Maryam Ayat 4

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

- ❖ Allah SWT
- ❖ Mama dan Papa
- ❖ Semua Sahabat dan Teman Terbaik Saya
- ❖ Almamater Saya

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "**Evaluasi Regulasi Keamanan dan Keselamatan Pelayaran: Perbandingan Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore***". Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Kekhususan Hukum Internasional di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, baik dari segi isi maupun penyajian. Oleh karena itu, penulis sangat terbuka terhadap saran dan kritik yang membangun guna perbaikan ke depannya. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi perkembangan ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum maritim dan hukum internasional.

Penulis berharap agar penelitian ini dapat menjadi referensi bagi pihak-pihak yang berkepentingan dalam upaya meningkatkan regulasi keamanan dan keselamatan pelayaran, baik di Indonesia maupun di tingkat internasional.

Indralaya, Maret 2025



Firly Nur Lamima

NIM. 02011282126155

UCAPAN TERIMAKASIH

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan motivasi selama proses penyusunan skripsi ini:

1. Allah SWT. segala puji dan syukur hanya milik Allah SWT. Tuhan yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat, karunia, dan hidayah-Nya kepada Penulis. Tanpa izin dan pertolongan-Nya, penulis tidak akan mampu menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Allah SWT yang memberikan kekuatan, kesabaran, dan keberkahan dalam setiap langkah penulis;
2. Kedua orang tua penulis, yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan kasih sayang tanpa henti. Terima kasih atas segala pengorbanan dan semangat yang telah diberikan kepada penulis;
3. Bapak Prof. Dr. Taufiq Marwa, SE., M.Si selaku Rektor Universitas Sriwijaya beserta jajarannya;
4. Bapak Prof. Dr. Joni Emirzon, S.H., M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya beserta stafnya;
5. Bapak Dr. Syaifuddin, S.H., M.Hum selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
6. Ibu Vegitya Ramadhani Putri, S.H., S.Ant., M.A., LL.M. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
7. Bapak Dr. Zulhidayat, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;

8. Bapak Adrian Nugraha, S.H., M.H., Ph.D. selaku Ketua Bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
9. Bapak Dr. Akhmad Idris, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing Utama yang selalu meluangkan waktunya untuk membimbing, memberikan arahan, nasihat serta dukungan bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi;
10. Ibu Rizka Nurliyantika, S.H., LL.M. selaku Dosen Pembimbing Pembantu yang selalu meluangkan waktunya untuk membimbing, memberikan arahan, nasihat serta dukungan bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi;
11. Bapak Dr. Irsan, S.H., M.Hum selaku Dosen Pembimbing Akademik atas segala arahan, nasihat dan kesediaan Bapak untuk membimbing dalam segala kondisi;
12. Semua Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang telah memberikan ilmu, bimbingan, dan inspirasi yang sangat berharga selama penulis menempuh pendidikan di fakultas ini. Setiap ilmu yang diberikan telah membentuk pemahaman dan keterampilan penulis dalam bidang hukum yang sangat berguna dalam penulisan skripsi ini;
13. Semua Bapak/Ibu Staf dan Kepegawaian Fakultas Hukum dan Laboratorium Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang telah memberikan dukungan dan bantuan bagi Penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
14. Semua Bapak/Ibu staf kepegawaian Distrik Navigasi Tipe A Kelas I Palembang yang telah banyak membantu penulis pada masa KKL sehingga penulis mendapatkan inspirasi dalam penulisan skripsi ini;

15. Para anggota geng G, yaitu: Destanti, Ira, Resa, Vilda, Widia, Yanti yang telah menemani penulis dari hari pertama perkuliahan *offline* di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
16. Teman – Teman PK Hukum Internasional Angkatan 2021. *Terimakasih* telah memberikan warna dalam hidup penulis;
17. Tim KKL Bajak Laut. *Terimakasih* telah membuat penulis merasa seperti bajak laut selama proses KKL;
18. Tim A2 PLKH. *Terimakasih* telah menemani penulis selama proses PLKH;
19. Ayu, Aci, Feby dan Via yang telah banyak membantu selama proses pembuatan skripsi;
20. *Last but not least, I wanna thank me*, Firly Nur Lamima yang telah mampu menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Indralaya, Maret 2025



Firly Nur Lamima

NIM.02011282126155

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	IV
KATA PENGANTAR.....	V
UCAPAN TERIMAKASIH.....	VI
DAFTAR ISI.....	IX
DAFTAR GAMBAR.....	XII
ABSTRAK	XIII
<i>ABSTRACT</i>	XIV
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	12
C. Tujuan Penelitian.....	12
D. Manfaat Penelitian	13
E. Ruang Lingkup Penelitian	13
F. Kerangka Teori.....	14
1. Teori Tanggung Jawab Hukum	14
2. Teori Pengawasan.....	17
3. Teori Optimalisasi	20
4. Teori <i>Marine Environmental Protection</i> (Perlindungan Lingkungan Laut)	20
G. Metode Penelitian.....	21
1. Jenis Penelitian.....	22
2. Pendekatan Penelitian.....	22

3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum	24
4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum	26
5. Teknik Analisis Bahan Hukum	26
6. Teknik Penarikan Kesimpulan	27
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	28
A. Tinjauan Umum tentang Hukum Maritim.....	28
1. Definisi dan Ruang Lingkup Hukum Maritim.....	28
2. Sejarah Hukum Maritim Internasional dan Nasional Indonesia dan Singapura.....	31
B. Tinjauan Umum tentang Distrik Navigasi Indonesia	35
1. Kedudukan Distrik Navigasi sebagai Lembaga Negara di Indonesia	35
2. Struktur Organisasi dan Wilayah Kerja Distrik Navigasi Indonesia	38
C. Tinjauan Umum tentang <i>Maritime and Port Authority of Singapore</i>	42
BAB III PEMBAHASAN	45
A. Regulasi Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Indonesia dan Singapura	45
1. Regulasi Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Indonesia dan Singapura menurut Hukum Internasional	45
2. Regulasi Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Indonesia dan Singapura menurut Hukum Nasional Masing - Masing	55
3. Implementasi Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Indonesia dan Singapura.	60
4. Tantangan dalam Penerapan Regulasi Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Indonesia dan Singapura.....	62
B. Perbandingan antara Distrik Navigasi Indonesia dan <i>Maritime and Port Authority of Singapore</i> dalam Mewujudkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran.....	65
1. Peran serta Tanggung Jawab Hukum Distrik Navigasi Indonesia dalam Mewujudkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran	65

2. Peran serta Tanggung Jawab Hukum <i>Maritime and Port Authority of Singapore</i> dalam Mewujudkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran	68
3. Perbandingan Hukum Distrik Navigasi Indonesia dan <i>Maritime and Port Authority of Singapore</i>	71
BAB IV PENUTUP	75
A. Kesimpulan	75
B. Saran	76
DAFTAR PUSTAKA	78

DAFTAR GAMBAR

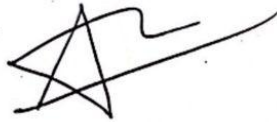
Gambar 1 Bagan Struktur Organisasi Distrik Navigasi Tipe A Kelas 1	38
--	----

ABSTRAK

Skripsi ini membandingkan regulasi keamanan dan keselamatan pelayaran antara Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui regulasi keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia dan Singapura serta membandingkan antara Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore* dalam mewujudkan keamanan dan keselamatan pelayaran. Metode yang digunakan adalah penelitian normatif dengan pendekatan perundang – undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan perbandingan antara Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih dibutuhkannya penyesuaian UU Pelayaran tentang keselamatan pelayaran yang sesuai *International Convention for the Safety of Life at Sea*, seperti regulasi Singapura: *Merchant Shipping (Safety Convention) Regulations*. Kesimpulan yang dapat ditarik adalah penguatan regulasi keselamatan pelayaran Indonesia dan Singapura sangat penting untuk memastikan bahwa standar keselamatan pelayaran tetap tinggi guna melindungi awak kapal, penumpang, dan lingkungan maritim.

Kata Kunci: Keamanan, Keselamatan, Pelayaran

Pembimbing Utama



Dr. Akhmad Idris, S.H., M.H.

NIP. 197402012003121001

Pembimbing Pembantu



Rizka Nurliyantika, S.H., LL.M.

NIP. 199208152023212043

Ketua Bagian Hukum Internasional



Adrian Nugraha, S.H., M.H., Ph.D.

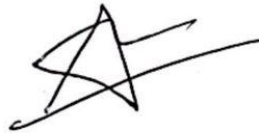
NIP. 198506162019031012

ABSTRACT

This thesis compares shipping safety and security regulations between Distrik Navigasi Indonesia and Maritime and Port Authority of Singapore. This study aims to determine the shipping safety and security regulations in Indonesia and Singapore and the comparison between Distrik Navigasi Indonesia and Maritime and Port Authority of Singapore in realizing shipping safety and security. The method used is normative research with a legislative approach, a conceptual approach, and a comparative approach between Distrik Navigasi Indonesia and Maritime and Port Authority of Singapore. The results of the study indicate that there is still a need for adjustments to the Shipping Law on shipping safety in accordance with International Convention for the Safety of Life at Sea, such as Singapore's regulations: Merchant Shipping (Safety Convention) Regulations. The conclusion that can be drawn is that strengthening shipping safety regulations in Indonesia and Singapore is very important to ensure that shipping safety standards remain high in order to protect crew, passengers, and the maritime environment.

Keywords: Safety, Security, Shipping

Advisor I



Dr. Akhmad Idris, S.H., M.H.

NIP. 197402012003121001

Advisor II



Rizka Nurliyantika, S.H., LL.M.

NIP. 199208152023212043

Head of International Law Division



Adrian Nugraha, S.H., M.H., Ph.D.

NIP. 198506162019031012

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Kondisi geografisnya merupakan Negara Kepulauan (*Archipelagic States*) yang terdiri dari wilayah daratan, perairan, dan udara, sebagian besarnya merupakan wilayah perairan. Kedaulatan (*Sovereignty*) Negara Republik Indonesia di Perairan Indonesia, serta Hak Berdaulat (*Sovereign Right*) pada zona maritim lainnya tentu saja harus dipertahankan. Indonesia merupakan negara maritim. Indonesia terletak di antara dua samudera besar, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Posisi ini memberikan Indonesia keuntungan strategis sebagai jalur perdagangan internasional yang penting, memfasilitasi aktivitas ekonomi dan perdagangan baik di tingkat nasional maupun global.¹ Salah satu pilar ekonomi Indonesia melalui sektor maritim adalah pelabuhannya dimana sebelum kapal asing sampai ke Singapura melalui Selat Malaka akan singgah di Indonesia. Hal ini mencerminkan dinamika perdagangan maritim yang kompleks di negara Indonesia dan Singapura.

Singapura bukanlah negara kepulauan akan tetapi Singapura merupakan negara maritim seperti Indonesia. Walaupun Singapura bukan negara kepulauan, Singapura berhasil memanfaatkan wilayah perairannya serta posisi strategisnya untuk mengendalikan arus perdagangan global dengan mengembangkan

¹ Gia Nikawanti, "Ecoliteracy: Membangun Ketahanan Pangan dari Kekayaan Maritim Indonesia," *Jurnal Kemaritiman: Indonesian Journal of Maritime* 2, no. 2 (15 Desember 2021), <https://doi.org/10.17509/ijom.v2i2.37603>, Hal. 150.

pelabuhan bertaraf internasional. Hal ini tercermin dari berbagai keunggulan yang dimiliki pelabuhan Singapura, seperti teknologi canggih dan layanan berkualitas tinggi.² Layanan berkualitas tinggi pelabuhan Singapura yang menyebabkan hampir semua kapal yang melintasi Selat Malaka memilih untuk berhenti di pelabuhan Singapura.

Terdapat perbedaan antara konsep kelautan dan kemaritiman. Secara terminologi, kedua istilah ini memiliki makna yang berbeda dan tidak dapat dikatakan bahwa salah satunya memiliki cakupan lebih luas dari yang lain.³ Ketika ditambahkan kata hukum menjadi hukum laut atau hukum maritim, sering kali muncul kebingungan dalam penggunaan istilah tersebut.

Kelautan merujuk pada istilah yang mencakup berbagai aktivitas di laut, termasuk aspek kedaulatan dan yurisdiksi suatu negara, eksplorasi serta pemanfaatan sumber daya alam yang bersifat hayati maupun non-hayati yang terdapat di permukaan, dasar laut, maupun wilayah udara di atasnya, serta upaya perlindungan lingkungan laut.⁴ Kelautan mengatur berbagai aspek yang berkaitan dengan peran laut sebagai penyedia utama sumber daya alam. Sementara, kemaritiman lebih berfokus pada kemaritiman lebih mengacu pada pelayaran (*navigation*), perdagangan (*sea borne trade*), urusan kepelabuhanan dan segala macam kegiatan yang berhubungan dengan jasa maritim.⁵ Hukum

²“Beda Indonesia dan Singapura,” medcom.id, <https://www.medcom.id/telusur/medcom-files/xkEqv5rk-beda-indonesia-dengan-singapura>, diakses pada tanggal 22 November 2024.

³ Julius Robert Rompas, Rizal Max, Hutabarat, *Pengantar Ilmu Kelautan* (Jakarta Pusat: Dewan Maritim Indonesia, 2008), Hal. 37.

⁴ Dhiana Puspitawati, *Hukum Laut Internasional* (Jakarta: Kencana, 2017), Hal. 46.

⁵ *Ibid.*

maritim mengatur akibat – akibat hukum yang merupakan penggunaan laut sebagai sarana transportasi yang mengacu pada pelayaran (*navigation*).

Pada saat Jokowi resmi ditetapkan oleh Komisi Pemilihan Umum (KPU) RI sebagai presiden terpilih. Jokowi menggunakan istilah maritim pada pidato kemenangannya di Sunda Kelapa yang berisikan wacana memperkuat jati diri Indonesia sebagai negara maritim.⁶ Salah satunya melalui pengawasan pelayaran. Distrik Navigasi Indonesia (Distrik Navigasi) adalah garda terdepan dalam memastikan bahwa setiap pelayaran berjalan dengan aman dan tertib di wilayah perairan Indonesia. Distrik Navigasi bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengawasan wilayah perairan, menjaga agar semua operasi maritim mematuhi hukum dan regulasi yang berlaku.

Distrik Navigasi memiliki tanggung jawab besar dalam membantu mengatur lalu lintas perairan. Bayangkan sebuah jalan raya yang padat dengan kendaraan dari berbagai arah, tanpa adanya lampu lalu lintas dan petugas yang mengatur, tentu akan terjadi kekacauan dan kecelakaan. Begitu pula di wilayah perairan, Distrik Navigasi menetapkan jalur pelayaran yang aman dan memberikan panduan kepada kapal-kapal yang melintas untuk mencegah tabrakan. Distrik Navigasi memantau pergerakan kapal melalui sistem monitoring canggih, memastikan setiap kapal mengikuti jalur yang telah ditetapkan dan mematuhi aturan lalu lintas laut. Selain itu, Distrik Navigasi juga bertugas membantu menegakkan regulasi maritim. Distrik Navigasi memastikan

⁶ Probo Darono Yakti dan I Gede Wahyu Wicaksono, *Poros Maritim Dunia Konsep Strategi & Realita* (Malang: Intrans Publishing, 2021), Hal. 77.

bahwa setiap kapal, awak kapal, dan operasi pelayaran mematuhi standar keselamatan yang ketat. Penegakan hukum ini sangat penting untuk mencegah kecelakaan dan melindungi lingkungan laut dari kerusakan.

Tidak hanya mengatur dan mengawasi, Distrik Navigasi juga bertanggung jawab atas pemeliharaan dan pengembangan sarana navigasi, mercusuar, rambu-rambu laut, dan sistem komunikasi maritim adalah beberapa contoh sarana yang dikelola oleh Distrik Navigasi. Sarana ini sangat penting untuk membantu kapal bernavigasi dengan aman, terutama di wilayah yang berpotensi berbahaya seperti karang dan selat sempit. Mengikuti perkembangan teknologi terbaru dalam navigasi maritim, Distrik Navigasi terus berupaya meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran.

Direktur Jenderal Perhubungan Laut yaitu Capt. Antoni Arif Priadi dalam pidatonya pada rapat koordinasi nasional yang diadakan selama 2 (dua) hari mulai tanggal 21 sampai dengan 22 November 2023 bertempat di Medan mengangkat tema peningkatan akuntabilitas dan tata kelola Distrik Navigasi. Capt. Antoni Arif Priadi menyatakan bahwa Direktorat Kenavigasian memiliki tanggung jawab utama dan peran krusial dalam memastikan keselamatan pelayaran di semua perairan Indonesia, sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, selanjutnya disebut (UU Pelayaran).⁷ Hal ini juga dijelaskan dalam Pasal 1 Ayat (1) UU No.

⁷ “Dorong Penguatan Navigasi Untuk Keselamatan Pelayaran, Ditjen Hubla Gelar Rakornis Kenavigasian,” <https://dishub.acehprov.go.id/dorong-penguatan-navigasi-untuk-keselamatan-pelayaran-ditjen-hubla-gelar-rakornis-kenavigasian/>, diakses pada tanggal 8 September 2024.

5 Tahun 2010 tentang kenavigasian, selanjutnya disebut (UU Kenavigasian) yang menyatakan bahwa:

“kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage, dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.”

Pada Pasal ini dijelaskan dimana bagian – bagian dari bidang yang ada di Distrik Navigasi memang dikhususkan untuk menciptakan keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran adalah aspek yang sangat penting dan memegang peranan sentral dalam setiap aspek dunia pelayaran. Hal ini mencakup karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas yang berkaitan dengan pentingnya pemenuhan persyaratan keselamatan dan keamanan yang terkait dengan transportasi di perairan dan pelabuhan⁸ untuk mewujudkan hal ini diperlukan kehamornisasian antara peran lembaga negara dan ketaatan peraturan oleh masyarakat.

Singapura adalah salah satu pusat dari perdagangan maritim dunia. Singapura memiliki 200 rute pelayaran yang terhubung ke lebih dari 600 pelabuhan di seluruh dunia. Pelabuhan Singapura adalah yang tersibuk di dunia berdasarkan tonase pengiriman, dengan rata-rata 140.000 kapal yang singgah setiap tahun.⁹ Banyaknya kapal yang datang, singgah maupun berlalu dari Singapura membuat perlunya sebuah lembaga yang mengatur hal ini. Jawaban

⁸ Andi Hendrawan, “Analisis Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga,” *Jurnal Siantara* 3 No.2 (2019), Hal. 39.

⁹ “Konektivitas Global Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura (MPA),” Maritime and Port Authority of Singapore, <https://www.mpa.gov.sg/maritime-singapore/what-maritime-singapore-offers/global-hub-port>, diakses pada tanggal 8 September 2024.

atas permasalahan ini adalah dengan terbentuknya MPA (*Maritime and Port Authority of Singapore*) pada tanggal 2 Februari 1996 melalui *Maritime and Port Authority of Singapore act 1996*.

Di bawah lingkup kementerian transportasi, MPA menjalankan beberapa peran dan fungsi kunci untuk mencapai tujuan sebagai sarana bantu penegakan hukum di negara Singapura. MPA sebagai otoritas pelabuhan mengelola lalu lintas kapal di pelabuhan, memastikan keselamatan navigasi serta kelancaran pergerakan dan operasi kapal. Tugas ini mencakup pemeliharaan jalur pelayaran dan tempat berlabuh, menyediakan bantuan navigasi, dan membuat peta perairan Singapura.

MPA sebagai regulator industri pelabuhan, mengatur dan memberikan lisensi untuk layanan dan fasilitas pelabuhan serta kelautan, seperti terminal kontainer, layanan pandu, penarikan kapal, dan pengisian bahan bakar (*bunkering*).¹⁰ MPA bermitra dengan operator pelabuhan dan penyedia layanan maritim untuk mempromosikan pelabuhan Singapura dan mempertahankan statusnya sebagai pelabuhan global unggulan.

MPA sebagai perencana pelabuhan, mengalokasikan perairan negara Singapura untuk berbagai keperluan tanpa mengorbankan keselamatan atau keamanan. MPA menetapkan jalur pelayaran, saluran, dan tempat berlabuh untuk kapal yang masuk ke Singapura.¹¹ Melalui perencanaan dan pengalokasian

¹⁰ Maciej Mindur, "Significance of The Port of Singapore Against The Country's Economic Growth," *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport* 106 (1 Maret 2020), <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2020.106.9>, Hal. 107.

¹¹ *Ibid.*

ruang yang cermat, MPA memastikan infrastruktur dan fasilitas pelabuhan dapat tumbuh dan berkembang untuk memenuhi permintaan yang terus meningkat.

MPA melindungi kepentingan maritim negara Singapura di area perairan internasional. Hal ini dilakukan melalui partisipasi aktif dalam berbagai forum maritim internasional. MPA juga menjadi penasihat pemerintah Singapura dalam hal yang berkaitan dengan transportasi laut dan bekerja sama dengan mitra luar negeri untuk mempromosikan keselamatan maritim.

Sebagai pengembang pusat maritim internasional, MPA merupakan lembaga utama dalam pengembangan Singapura menjadi Pusat Maritim Internasional.¹² MPA bekerja dengan lembaga pemerintah lainnya dan mitra industri maritim untuk menarik pemilik kapal dan operator untuk mendirikan operasinya di Singapura, memperluas layanan pendukung maritim yang tersedia serta meningkatkan lingkungan bisnis bagi industri maritim.

Singapura adalah negara yang aktivitas perdagangannya sangat bergantung pada jalur laut, Singapura menempatkan keamanan maritim sebagai salah satu prioritas utama untuk menjaga stabilitas dan kelangsungan perdagangan. Pemerintah Singapura menerapkan kebijakan strategis dalam bidang pertahanan dan keamanan, termasuk aspek keamanan maritim. Kebijakan ini bertujuan untuk memastikan negara tetap menikmati situasi yang damai dan stabil, sekaligus menjaga kedaulatan serta keutuhan wilayahnya. Salah satu langkah utama yang dilakukan adalah dengan menegakkan hukum maritim

¹² MINDEF Singapore, "Factsheet: Maritime Port Authority (MPA)," *National Archive of Singapore* (Singapore: MINDEF, 29 Agustus 2022), Hal. 39.

secara ketat guna mencegah ancaman yang dapat mengganggu keamanan perairannya.

Efektivitas dan efisiensi penegakan hukum disuatu negara dipengaruhi oleh faktor- faktor sebagai berikut:¹³

- 1) Faktor hukum di suatu negara.
- 2) Faktor penegak hukum di suatu negara.
- 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum di suatu negara.
- 4) Faktor sosial, yaitu kondisi lingkungan tempat hukum di suatu negara diterapkan atau diberlakukan.
- 5) Faktor kebudayaan, yaitu hasil dari kreativitas, pemikiran, dan ekspresi manusia yang terbentuk berdasarkan kehendak serta interaksi dalam kehidupan bermasyarakat.

Distrik Navigasi merupakan sarana bantu penegakan hukum maritim di Indonesia. Sama seperti Distrik Navigasi, MPA merupakan sarana bantu penegakan hukum maritim di Singapura. Penegakan hukum merupakan proses yang bertujuan untuk merealisasikan ketentuan hukum dalam kehidupan nyata. Ketentuan hukum ini sebenarnya merupakan gagasan dan pemikiran dari lembaga pembuat undang-undang yang dituangkan dalam berbagai peraturan hukum. Penegakan hukum tidak dapat dipisahkan begitu saja dari proses pembentukan hukum itu sendiri.

¹³ Soerjono Soekanto, *Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo, 2002), Hal. 12.

Penegakan hukum bukan sekadar rangkaian tindakan administratif atau yuridis semata. Penegakan hukum merupakan manifestasi nyata dari sebuah negara dalam mempertahankan dan menegaskan eksistensinya sebagai entitas berdaulat. Kedaulatan negara yang merupakan hak asasi tertinggi suatu negara menjadi landasan bagi negara tersebut untuk mengatur urusan dalam negeri dan hubungan luar negerinya secara mandiri tanpa campur tangan pihak asing. Konsep kedaulatan negara telah diakui secara universal sebagai salah satu norma dasar hukum internasional (*jus cogens*) artinya norma ini memiliki kekuatan hukum yang sangat kuat dan tidak dapat ditawar atau diubah melalui perjanjian internasional.¹⁴ Kedaulatan negara ini didasarkan pada prinsip persamaan derajat.

Koordinasi penegakan hukum antara pemerintah Indonesia dan Distrik Navigasi untuk memastikan ketertiban, keamanan, dan keselamatan navigasi di perairan Indonesia tentu saja setiap perencanaan kegiatan kelautan harus berkoordinasi dengan Direktorat Kenavigasian. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi tumpang tindih dalam penempatan atau pembangunan fasilitas kelautan yang dapat mengganggu kelancaran aktivitas pelayaran dikarenakan hal itu, penyelenggaraan kenavigasian perlu ditetapkan untuk mengatur semua aspek ini secara efektif. Koordinasi yang sesuai juga diperlukan antara pemerintah Singapura dan MPA dalam menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah perairan Singapura.

¹⁴ Sigit Riyanto, "Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer," *Yustisia Jurnal Hukum* 1, no. 3 (1 Desember 2012), <https://doi.org/10.20961/yustisia.v1i3.10074>, Hal. 31.

Penertiban didalam pelayaran demi menjamin keselamatan di dunia pelayaran adalah isu yang harus dihadapi bersama oleh semua pihak terutama bagi yang terlibat dalam industri pelayaran. Hal ini memiliki dampak signifikan terutama terkait keselamatan jiwa semasa berlayar, keamanan kapal, dan peningkatan kepercayaan publik terhadap transportasi laut. Keselamatan pelayaran yang rendah dapat disebabkan oleh kurang efektifnya manajemen sumber daya manusia, termasuk pendidikan, kompetensi, kondisi kerja, jam kerja, dan manajemen proses. Akibatnya biaya ekonomi meningkat, timbulnya biaya medis, penggunaan energi yang tidak efisien, dan polusi.¹⁵ Masalah ini tentu menjadi fokus utama bagi *International Maritime Organization* (IMO) sebuah badan maritim internasional di bawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB).¹⁶ IMO bertanggung jawab penuh dalam bidang ini sesuai dengan misinya untuk memastikan *Safer Shipping Cleaner Ocean*. Secara teknis IMO bertanggung jawab untuk memperbarui peraturan pelayaran yang ada atau menciptakan peraturan baru melalui pertemuan yang melibatkan ahli maritim dari negara-negara anggota serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah¹⁷ contohnya *Baltic International Maritime Council* (BIMCO) yang merupakan salah satu asosiasi pelayaran internasional terbesar yang mewakili pemilik kapal¹⁸, selain itu terdapat *Comité Maritime International* (CMI) yang

¹⁵ Iwan Weda, "Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Wangi)," *Jurnal Ekonomi, Bisnis, dan Manajemen* 1 No.1 (2022), Hal. 93.

¹⁶ Rizki Roza, "Arti Penting Keanggotaan Indonesia di Dewan IMO," *Majalah Info Singkat Hubungan Internasional Vol.IX No.24*, 2017, Hal. 27.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Ananta Gultom, "Sekilas Tentang BIMCO- Baltic and International Maritime Council," *emaritim*, 2023, <https://www.emaritim.com/2023/02/sekilas-tentang-bimco-baltic-and.html>, diakses pada tanggal 18 September 2024.

merupakan organisasi hukum maritim internasional¹⁹, maupun *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities* (IALA) yang merupakan asosiasi internasional bantuan laut untuk otoritas navigasi dan mercusuar²⁰. Para ahli ini mewakili organisasinya melalui pertemuan yang diadakan IMO untuk menciptakan peraturan maritim demi mewujudkan keamanan dan keselamatan pelayaran.

Di bidang keselamatan pelayaran internasional kegiatan IMO telah dirasakan manfaatnya di seluruh dunia, yang meliputi pengaturan - pengaturan mengenai sarana bantu navigasi, konstruksi, peralatan dan pengawakan kapal, pencegahan tubrukan kapal, penanganan muatan-muatan berbahaya, tata cara dan persyaratan-persyaratan keselamatan pelayaran, informasi-informasi hidrografi, jurnal kapal dan pencatatan - pencatatan navigasi,²¹ pemeriksaan bencana pelayaran, pencarian dan penyelamatan dan hal-hal lain yang menyangkut keselamatan di laut dalam arti yang seluas-luasnya.

Berbagai langkah telah diambil untuk mengatasi masalah ini, termasuk melalui berbagai konvensi yang diselenggarakan oleh IMO tentang keselamatan pelayaran yaitu Konvensi *Convention on Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 yang juga telah diratifikasi oleh Indonesia, Konvensi tersebut mengalami penyempurnaan dengan Protokol 1978, khususnya yang menyangkut

¹⁹ Comité Maritime International, "Comité Maritime International," <https://comitemaritime.org/>, diakses pada tanggal 18 September 2024.

²⁰ IALA, "International Organization for Marine Aids to Navigation," <https://www.iala-aism.org/>, diakses pada tanggal 18 September 2024.

²¹ John Haluan Fis Purwangka, Sugeng Hari Wisudo, Budhi Hascaryo Iskandar, "Kebijakan Internasional Mengenai Keselamatan Nelayan (International Safety Policy on Fishermen)," *BULETIN PSP* 21 No. 1 (2013), Hal. 51.

persyaratan-persyaratan keselamatan bagi kapal tanker.²² Indonesia dan Singapura telah meratifikasi protokol tersebut walaupun perundang-undangan mengenai keselamatan pelayaran yang masih berlaku secara formal adalah Peraturan dan Ordonansi Perkapalan yang didasarkan pada Konvensi SOLAS 1929 yang merupakan konvensi internasional pertama mengenai keselamatan pelayaran yang bersifat menyeluruh.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas maka terdapat rumusan masalah yang dapat dikaji dalam penelitian ini, yakni:

1. Bagaimana regulasi keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia dan Singapura?
2. Bagaimana perbandingan antara Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan yang terdapat di atas, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui regulasi keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia dan Singapura.
2. Untuk mengetahui perbandingan antara Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore* dalam mewujudkan keamanan dan keselamatan pelayaran.

²² M.Husseyin Umar, *Hukum Maritim dan Masalah - Masalah Pelayaran di Indonesia* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), Hal. 54.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan teori hukum maritim, khususnya terkait dengan evaluasi regulasi keamanan dan keselamatan pelayaran dalam kerangka penegakan hukum pelayaran serta perbandingan antara Distrik Navigasi Indonesia sebagai lembaga negara di Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore* sebagai lembaga negara Singapura. Hal ini dapat memperkaya literatur akademis dan menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya di bidang hukum maritim.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat digunakan oleh otoritas maritim untuk meningkatkan peran dan fungsi Distrik Navigasi Indonesia maupun *Maritime and Port Authority of Singapore* dalam penegakan hukum maritim sehingga operasionalnya lebih efektif dalam menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini difokuskan pada evaluasi keamanan dan keselamatan Pelayaran dengan mengkhususkan pada perbandingan antara Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore*. Ruang lingkup meliputi kajian – kajian tentang perbandingan antara Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore* dalam mewujudkan keamanan

dan keselamatan pelayaran. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan yuridis normatif.

F. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah landasan teoretis yang menghubungkan berbagai konsep dalam penelitian. Landasan ini dibangun dari teori-teori yang relevan dengan topik penelitian. Teori-teori ini memberikan kerangka acuan yang kuat untuk menafsirkan hasil penelitian dan memberikan kontribusi pada bidang ilmu.

1. Teori Tanggung Jawab Hukum

Tanggung jawab hukum muncul dari penggunaan fasilitas dalam menerapkan kemampuan seseorang untuk menjalankan hak atau kewajibannya.²³ Setiap tuntutan pertanggungjawaban hukum harus memiliki dasar yaitu alasan yang menyebabkan seseorang harus bertanggung jawab.

Tanggung jawab adalah kewajiban moral dan hukum untuk memberikan pertanggungjawaban atas segala tindakan kita.²⁴ Tanggung jawab ini mencakup kewajiban untuk menjelaskan segala sesuatu yang kita lakukan dan kewajiban untuk memperbaiki segala kerugian yang timbul akibat tindakan kita. Tanggung jawab ini juga mencakup kesadaran untuk mematuhi aturan serta mengambil tindakan yang tepat guna memastikan kesejahteraan bersama.

²³ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara* (Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2011), Hal. 43.

²⁴ Neni Ruhaeni, "Perkembangan Prinsip Tanggung Jawab (Bases Of Liability) Dalam Hukum Internasional Dan Implikasinya Terhadap Kegiatan Keruangkasaan," *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum* 21, no. 3 (Juli 2014), <https://doi.org/10.20885/iustum.vol21.iss3.art1>, Hal. 355.

Tanggung jawab hukum sebagai konsekuensi dari pelaksanaan peran, baik itu sebagai hak, kewajiban, maupun kekuasaan. Secara umum, tanggung jawab hukum dipahami sebagai kewajiban untuk melakukan tindakan atau bertindak dengan cara tertentu sesuai dengan peraturan yang berlaku tanpa menyimpang dari ketentuan tersebut.²⁵ Tanggung jawab hukum juga berarti siap menerima sanksi atau konsekuensi jika melanggar aturan yang telah ditetapkan, baik dalam bentuk perdata, pidana, maupun administratif.

Tanggung jawab hukum muncul atau timbul dari penggunaan fasilitas yang mendukung penerapan kemampuan individu dalam menjalankan hak atau kewajiban mereka. Dalam konteks ini, setiap tindakan dalam pelaksanaan kewajiban dan setiap penggunaan hak terlepas dari apakah dilakukan dengan baik atau tidak pada dasarnya harus diikuti dengan pertanggungjawaban. Ini juga berlaku untuk pelaksanaan kekuasaan, di mana setiap tindakan atau keputusan yang diambil harus dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan hukum yang ada.²⁶ Tanggung jawab hukum tidak hanya berkaitan dengan hasil dari tindakan tersebut, tetapi juga dengan proses pengambilan keputusan yang harus dilakukan secara transparan dan berlandaskan prinsip keadilan.

Tanggung jawab bersifat kodrati yang berarti tanggung jawab merupakan bagian tak terpisahkan dari kehidupan manusia. Setiap individu secara inheren dibebani dengan tanggung jawab. Jika ditelaah lebih dalam,

²⁵ Khairrunisa, *Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi* (Medan: Sekolah Pascasarjana USU, 2009), Hal. 98.

²⁶ Purbacaraka, *Perihal Kaedah Hukum* (Bandung: Citra Aditya, 2010), Hal. 110.

tanggung jawab tersebut adalah kewajiban yang harus dipenuhi sebagai konsekuensi dari tindakan yang dilakukan oleh seseorang.²⁷ Hal ini menunjukkan bahwa tanggung jawab tidak bisa dihindari karena setiap tindakan yang diambil baik secara sengaja maupun tidak akan selalu membawa dampak yang harus dipertanggungjawabkan oleh individu tersebut.

Hans Kelsen membagi tanggung jawab menjadi:²⁸

- a) Pertanggungjawaban individu berarti bahwa seseorang bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya sendiri;
- b) Pertanggungjawaban kolektif mengacu pada situasi di mana seorang individu harus bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain;
- c) Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan berarti bahwa seseorang harus bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena dilakukan dengan sengaja dan dengan niat untuk menimbulkan kerugian;
- d) Pertanggungjawaban mutlak mengacu pada situasi di mana seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya, meskipun perbuatan tersebut tidak dilakukan dengan sengaja dan tidak diperkirakan.

²⁷ Julista Mustamu, "Pertanggungjawaban Hukum Pemerintah (Kajian Tentang Ruang Lingkup dan Hubungan dengan Diskresi)," *Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Pattimura* 20 No. 2 (2014), Hal. 22.

²⁸ Hans Kelsen, *Pure Theory of Law*, sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, *Teori Hukum Murni: Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif*, (Bandung: Nusa media, 2018), Hal. 48.

Suatu Lembaga negara tentu saja memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan fungsi dan kewajibannya sesuai dengan wewenang jabatannya. Dalam hal ini Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore* memiliki tanggung jawab untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah negaranya masing – masing.

2. Teori Pengawasan

Sistem pengawasan yang baik sangat penting untuk proses pelaksanaan kegiatan di lembaga negara maupun swasta karena tujuan pengawasan adalah untuk mengamati apa yang sebenarnya terjadi dan membandingkannya dengan apa yang seharusnya terjadi dengan maksud untuk segera melaporkan penyimpangan atau hambatan kepada pimpinan yang relevan.²⁹ Pengawasan dapat didefinisikan sebagai melihat dan memantau tindakan agar sesuai dengan kehendak yang telah ditentukan.

Pengawasan sebagai proses untuk memeriksa apakah semua kegiatan berlangsung sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan dan memastikan bahwa instruksi yang diberikan mengikuti prinsip-prinsip yang telah ditentukan.³⁰ Pengawasan mencakup seluruh aktivitas yang bertujuan untuk memastikan dan menjamin bahwa tugas atau pekerjaan dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Pengawasan merupakan langkah penting dan salah satu fungsi utama karena melalui pengawasan dilakukan

²⁹ Reni Aryani, “Dinamika Pengawasan Administrasi Negara Dalam Sistem Hukum Indonesia,” *IUS FACTI Jurnal Berkala Fakultas Hukum Universitas Bung Karno* 3, no. 1 (2024), Hal. 448.

³⁰ Malayu S.P. Hasibuan, *Manajemen Sumber Daya Manusia* (Jakarta: Bumi Aksara, 2017), Hal. 47.

evaluasi untuk menilai apakah pelaksanaan sesuai dengan yang diharapkan atau tidak.³¹ Pengawasan memungkinkan deteksi dini terhadap penyimpangan atau kesalahan yang mungkin terjadi sehingga dapat diambil tindakan korektif untuk memastikan tujuan organisasi tercapai secara efektif dan efisien.

Pencapaian tujuan yang diinginkan oleh lembaga pada dasarnya adalah hasil dari proses pengawasan karena pengawasan sangat penting untuk memastikan bahwa tujuan dapat tercapai dengan efektif. Tujuan pengawasan adalah untuk:³²

- a) Mengevaluasi apakah pelaksanaan pekerjaan berjalan dengan baik atau mengalami kendala;
- b) Mengoreksi kesalahan yang dilakukan oleh pegawai serta mengambil langkah-langkah pencegahan untuk memastikan kesalahan tersebut tidak terulang atau menghindari munculnya kesalahan baru;
- c) Memastikan bahwa penggunaan anggaran sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan dan sesuai dengan rencana;
- d) Mengecek apakah pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan program atau tahapan yang telah ditentukan dalam perencanaan;
- e) Membandingkan hasil pekerjaan dengan standar yang telah ditetapkan dalam perencanaan untuk menilai pencapaiannya.

³¹ Sondang Siagian, *Fungsi - Fungsi Manajerial* (Jakarta: Bumi Aksara, 2007), Hal. 77.

³² *Ibid.*

Pengawasan memiliki beberapa tujuan penting. Pertama, pengawasan bertujuan untuk memastikan bahwa segala sesuatu berlangsung sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Hal ini penting agar setiap langkah yang diambil dapat berkontribusi pada pencapaian tujuan yang diinginkan. Kedua, pengawasan juga berfungsi untuk memverifikasi apakah kegiatan yang dilaksanakan telah mengikuti instruksi dan prinsip-prinsip yang telah ditentukan sehingga dapat memastikan bahwa semua pihak yang terlibat menjalankan tugasnya dengan baik. Selanjutnya, pengawasan memungkinkan identifikasi kelemahan, kesulitan, dan kegagalan yang mungkin terjadi selama proses. Jika telah mengetahui masalah-masalah tersebut, langkah-langkah perbaikan dapat segera diambil untuk mencegah terulangnya kesalahan yang sama di masa depan. Terakhir, tujuan pengawasan yang tak kalah penting adalah untuk mengevaluasi apakah proses berjalan dengan efisien sehingga instansi dapat menentukan area mana yang memerlukan perbaikan agar efisiensi dapat ditingkatkan lebih lanjut. Melalui pendekatan pengawasan yang komprehensif, sebuah instansi dapat mencapai hasil yang lebih baik dan berkelanjutan.

Teori pengawasan menjadi salah satu landasan untuk menciptakan keamanan dan keselamatan pelayaran melalui Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore*.

3. Teori Optimalisasi

Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti yang terbaik atau tertinggi.³³ Lebih lanjut, dijelaskan bahwa optimal berkaitan dengan proses mencapai hasil yang paling baik. Optimalisasi merujuk pada sistem, proses, atau aktivitas yang dirancang untuk mencapai atau memperoleh hasil yang terbaik. Optimalisasi adalah proses untuk meningkatkan dan menyempurnakan suatu pekerjaan agar menjadi lebih efektif, fungsional, atau mendekati kesempurnaan dengan upaya meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja ataupun pribadi yang berkaitan dengan kepentingan umum.³⁴ Proses ini juga melibatkan pencarian solusi terbaik dari berbagai masalah untuk mencapai hasil yang optimal sesuai dengan kriteria tertentu.

Pengotimalisasi tugas dan fungsi Distrik Navigasi Indonesia setelah mengetahui perbandingannya dengan *Maritime and Port Authority of Singapore* dalam mewujudkan keamanan dan keselamatan pelayaran memang sangat diperlukan. Maka dari itu, teori optimalisasi menjadi salah satu landasan dari penelitian ini.

4. Teori *Marine Environmental Protection* (Perlindungan Lingkungan Laut)

Pelindungan lingkungan laut adalah upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan untuk melestarikan sumber daya kelautan dan mencegah terjadinya pencemaran dan kerusakan lingkungan di laut yang meliputi konservasi laut, pengendalian pencemaran laut, penanggulangan bencana

³³ Yuwono Abdullah, Pius, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Praktis* (Surabaya: Arloka, 2013), Hal. 32.

³⁴ Nurrohman, "Optimalisasi Pelayanan E-KTP guna Meningkatkan Validitas data Kependudukan di Kecamatan Majasari Kabupaten Pandeglang," *Jurnal STIIB Banten* No. 10 Vol 2 (2017), Hal. 107.

kelautan, pencegahan dan penanggulangan pencemaran, serta kerusakan dan bencana.

Mantan menteri perhubungan Budi Karya Sumadi saat menjadi pembicara kunci pada *focus group discussion* dengan tema perlindungan lingkungan maritim yang diadakan pada 16 November 2021, Budi Karya Sumadi menyatakan salah satu peran dan tanggung jawab pemerintah adalah menjaga dan menjamin terlaksananya perlindungan lingkungan maritim termasuk kegiatan kepelabuhanan yang terdapat resiko terjadinya musibah pelayaran yang seringkali diikuti dengan kemungkinan terjadinya pencemaran di perairan.³⁵ Terganggunya keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan salah satu bencana kemaritiman karena hal ini maka teori *Marine Environmental Protection* merupakan salah satu landasan dalam penelitian ini demi guna mewujudkan keamanan dan keselamatan pelayaran

G. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan seperangkat teknik atau prosedur³⁶ yang digunakan untuk mendapatkan, mengumpulkan, dan mengolah data penelitian secara teratur dan tanpa bias, dengan tujuan memperoleh informasi yang akurat dan relevan untuk mendukung penyusunan karya ilmiah.

³⁵ DEPHUB, "Langkah Nyata Indonesia dalam Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim," Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2021, <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/10566/langkah-nyata-indonesia-dalam-upaya-perlindungan-lingkungan-maritim>, Diakses pada tanggal 18 September 2024.

³⁶ Saifuddin Azwar, *Metode Penelitian* (Yogyakarta: Pt. Pustaka Belajar, 2012), Hal. 92.

1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan metode yuridis normatif (*Legal Research*) untuk menganalisis berbagai peraturan perundang-undangan. Selain itu, penulis juga akan merujuk pada penelitian-penelitian sebelumnya yang relevan dan literatur hukum yang tersedia dimana analisis yuridis normatif lebih mengutamakan untuk memakai bahan – bahan kepustakaan dalam penulisan penelitian.³⁷ Metode ini bertujuan untuk mengidentifikasi prinsip-prinsip hukum yang berlaku dan menginterpretasikan ketentuan-ketentuan hukum yang ada guna memberikan solusi terhadap permasalahan hukum yang diangkat dalam penelitian. Pendekatan ini akan menghasilkan analisis yang mendalam mengenai konsistensi, penerapan, dan relevansi norma hukum dalam konteks peraturan yang berlaku.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian adalah sudut pandang yang kita gunakan untuk melakukan penelitian. Penelitian dengan jenis yuridis normatif ini pada hakikatnya menggunakan beberapa pendekatan yaitu: pendekatan undang - undang (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conseptual approach*) dan pendekatan perbandingan (*comparative approach*).

a. Pendekatan Undang-Undang (*Statute Approach*)

³⁷ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Rajawali Pers, 2019), Hal. 56.

Pendekatan undang - undang berfokus pada analisis terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku terkait dengan masalah hukum yang sedang diteliti. Dalam pendekatan undang – undang, penulis mengkaji serta menelaah berbagai regulasi aturan hukum maritim yang berhubungan dengan Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore*.

b. Pendekatan Konseptual (*Conseptual Approacht*)

Pendekatan konseptual berfokus pada penguraian dan penjelasan suatu konsep hukum tertentu. Pendekatan yang digunakan adalah dengan menelusuri berbagai pandangan dan teori hukum yang relevan. Pendekatan konseptual penting karena dengan memahami berbagai sudut pandang, penulis dapat membangun pemahaman yang lebih komprehensif tentang konsep hukum tersebut.

c. Pendekatan Perbandingan (*Comparative Approacht*)

Pendekatan perbandingan berfokus pada penelitian yang dilakukan untuk membandingkan variabel yang berbeda dan menemukan hubungan sebab-akibat di antara variable tersebut.³⁸ pendekatan perbandingan adalah suatu pendekatan yang melibatkan perbandingan antara dua atau lebih variabel untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam dari berbagai sumber. Melalui metode pendekatan perbandingan, kita dapat mengidentifikasi baik perbedaan maupun kesamaan di antara variable yang dibandingkan.

³⁸ Andi Ibrahim, *Metodologi Penelitian* (Makassar: Gunadarma Ilmu, 2018), Hal. 45.

3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Untuk membuat suatu penelitian maka di butuhkan bahan penelitian. Bahan penelitian hukum adalah bahan hukum yang dipergunakan untuk menganalisis permasalahan hukum didalam hukum yang berlaku.

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah data utama yang digunakan yaitu:

1. Konvensi COLREGs (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) Tahun 1972.
2. Konvensi MARPOL (*International Convention for the Preventing of Pollution from Ships*) Tahun 1973/1978.
3. Konvensi Solas (*Safety of Life at Sea*) Tahun 1974.
4. Konvensi UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) Tahun 1982.
5. Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan Konvensi UNCLOS.
6. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
7. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian.
8. Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Pengesahan Konvensi COLREGs.
9. Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 Tentang Pengesahan Konvensi SOLAS.

10. Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 Tentang Pengesahan Konvensi MARPOL.
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2023 Tentang Penyelenggaraan Telekomunikasi-Pelayaran dan Pelayanan Tata Kelola Lalu Lintas Kapal di Perairan Indonesia.
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2022 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Distrik Navigasi
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2024 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2022 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Distrik Navigasi.
14. *Prevention of Pollution of the Sea Act 1990.*
15. *Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996.*
16. *Merchant Shipping (Prevention of Collisions at Sea) Regulations 1990.*
17. *Merchant Shipping (Safety Convention) Regulations 1999.*

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang menerangkan lebih lanjut mengenai bahan hukum primer. Sumber-sumber yang akan digunakan oleh penulis termasuk jurnal, artikel ilmiah, skripsi, dan sebagainya yang relevan dengan objek penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier mencakup sumber-sumber yang tidak termasuk dalam kategori bahan hukum primer atau sekunder. Ini

meliputi majalah, situs web, internet, serta referensi lainnya yang dapat mendukung topik penelitian ini.

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Penulis menerapkan teknik pengumpulan data melalui studi kepustakaan (*library research*). Teknik ini melibatkan pengumpulan dan penggabungan bahan hukum dari berbagai sumber tertulis untuk memperoleh informasi yang menyeluruh dan mendalam³⁹ melalui proses ini, bahan hukum diklasifikasikan agar penyusunan penelitian menjadi lebih mudah. Pengumpulan bahan hukum mencakup penelusuran sumber-sumber hukum primer, sekunder, dan tersier, serta mencakup peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, literatur dari buku-buku hukum, makalah, jurnal, artikel, surat kabar, dan tulisan-tulisan lain yang relevan dengan isu yang sedang diteliti.

5. Teknik Analisis Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk memperoleh data yang akurat⁴⁰ dan mendalam mengenai tanggung jawab Distrik Navigasi Indonesia dan *Maritime and Port Authority of Singapore* sebagai sarana bantu penegakan hukum dalam mewujudkan keamanan dan keselamatan pelayaran. Hasil penelitian akan disajikan secara jelas dan mudah dipahami, serta akan ditarik kesimpulan umum berdasarkan temuan-temuan yang diperoleh.

³⁹ Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif* (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), Hal. 44.

⁴⁰ Ishaq, *Metode Penelitian Hukum* (Bandung: PT. Alfabeta, 2017), Hal. 32.

6. Teknik Penarikan Kesimpulan

Penulis menggunakan metode deduktif untuk menarik kesimpulan. Metode deduktif adalah teknik penarikan kesimpulan di mana prosesnya dimulai dengan membuat pernyataan atau kesimpulan yang bersifat umum. Selanjutnya, pernyataan umum ini digunakan sebagai dasar untuk menarik kesimpulan yang lebih spesifik dan terperinci atau dengan kata lain, metode ini dimulai dari prinsip atau teori umum dan kemudian diterapkan untuk mendapatkan kesimpulan khusus yang relevan dengan topik penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Abdullah, Pius, dan Yuwono. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Praktis*. Surabaya: Arloka, 2013.

Amiruddin dan Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers, 2019.

Andi Ibrahim. *Metodologi Penelitian*. Makassar: Gunadarma Ilmu, 2018.

Dhiana Puspitawati. *Hukum Laut Internasional*. Jakarta: Kencana, 2017.

Egy Hadiwijaya. "Pengaruh Distrik Navigasi terhadap Alur Pelayaran sebagai Upaya Keselamatan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap." Universitas Maritim AMNI, 2019.

Hans Kelsen, *Pure Theory of Law*, Bandung: Nusa media, 2018.

Ishaq. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: PT. Alfabeta, 2017.

Taulbee, J.L., dan G Von Glahn. *Law Among Nations: An Introduction to Public International Law*. 12th ed. Routledge, 2022.

Kartini Kartono. *Psikologi Sosial Untuk Manajemen Perusahaan dan Industri*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2002.

Khairrunisa. *Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*. Medan: Sekolah Pascasarjana USU, 2009.

- Malayu S.P. Hasibuan, *Manajemen Sumber Daya Manusia* (Jakarta: Bumi Aksara, 2017).
- M.Husseyin Umar. *Hukum Maritim dan Masalah - Masalah Pelayaran di Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001.
- Purbacaraka. *Perihal Kaedah Hukum*. Bandung: Citra Aditya, 2010.
- Ridwan HR. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2011.
- Rompas, Rizal Max, Hutabarat, Julius Robert. *Pengantar Ilmu Kelautan*. Jakarta Pusat: Dewan Maritim Indonesia, 2008.
- Saifuddin Azwar. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pt. Pustaka Belajar, 2012.
- Satjipto Rahardjo. *Masalah Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*. Disunting oleh Ufran. Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.
- Singapore, MINDEF. "Factsheet: Maritime Port Authority (MPA)." Dalam *National Archive of Singapore*. Singapore: MINDEF, 29 Agustus 2022.
- Soerjono Soekanto. *Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo, 2002.
- . *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Rajawali Pers, 2013.
- Sondang Siagian. *Fungsi - Fungsi Manajerial*. Jakarta: Bumi Aksara, 2007.
- Uswandi dan Ahmad Idris. *Hukum Kemaritiman Indonesia*. Palembang: UNSRI Press, 2019.

Wicaksono, Probo Darono Yakti dan I Gede Wahyu. *Poros Maritim Dunia Konsep Strategi & Realita*. Malang: Intrans Publishing, 2021.

Yanto, Nur. *Memahami Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Mitra Wacana Media, 2014.

JURNAL

Agastia, I Gusti Bagus Dharma. “Maritime Security Cooperation within the ASEAN Institutional Framework: A Gradual Shift towards Practical Cooperation.” *JAS (Journal of ASEAN Studies)* 9, no. 1 (12 Agustus 2021).
<https://doi.org/10.21512/jas.v9i1.6919>.

Agus Imiyawan Syaf, dan Cokorda Bagus David A. Lasse. “User Satisfaction of Naval Navigation Support Facilities at the Port of Tanjung Priok.” *Journal of Maritime* 2, no.1 ISSN 2355-472X 7 (2020).

Andi Hendrawan. “Analisis Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga.” *Jurnal Siantara* 3 No.2 (2019).

Anggeranika, Vidiana, dan Ade Taopik Hidayatuloh. “Optimalisasi kehandalan sarana bantu navigasi pelayaran dalam meningkatkan keselamatan kapal di Indonesia.” *Journal Marine Inside*, 30 Juni 2024,
<https://doi.org/10.62391/ejmi.v6i1.88>.

Aripkah, Nur, dan Muhammad Taufik. “Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.” *Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora* 3 (2023).

- Aryani, Reni. “Dinamika Pengawasan Administrasi Negara Dalam Sistem Hukum Indonesia.” *IUS FACTI Jurnal Berkala Fakultas Hukum Universitas Bung Karno* 3, no. 1 (2024).
- Badrika, I Nyoman Alit. “Implementasi Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Pelabuhan Benoa Denpasar.” *Locus* 16, no. 1 (1 Februari 2024): 35–48. <https://doi.org/10.37637/locus.v16i1.1712>.
- Erwin, Rahmi. “Tanggung Jawab Negara untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal sebagai Sarana Transportasi menurut Hukum Internasional dan Hukum Indonesia” 4, no. 2 (2023).
- Fardhal Virgiawan Ramadhan dan Ade Chaerul. “Peluang dan Tantangan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia: Perspektif Politik Internasional.” *TUTURAN: Jurnal Ilmu Komunikasi, Sosial dan Humaniora* 1, no. 3 (25 Agustus 2023), <https://doi.org/10.47861/tuturan.v1i3.460>.
- Fis Purwangka, Sugeng Hari Wisudo, Budhi Hascaryo Iskandar, John Haluan. “Kebijakan Internasional Mengenai Keselamatan Nelayan (International Safety Policy on Fishermen.” *BULETIN PSP* 21 No. 1 (2013).
- Hakim, Abdul -, dan A.A Bagus Dinariyana Dwi Putranta. “Mobilisasi Penjaga Suar dan Penentuan Rute Kapal Distrik Navigasi Kelas I Surabaya Dengan Simulasi Diskrit.” *Matrik: Jurnal Manajemen dan Teknik Industri Produksi* 24, no. 2 (29 Maret 2024), <https://doi.org/10.30587/matrik.v24i2.6987>.
- Iwan Weda. “Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Wangi).” *Jurnal Ekonomi, Bisnis, dan Manajemen* 1 No.1 (2022).

- Julista Mustamu. “Pertanggungjawaban Hukum Pemerintah (Kajian Tentang Ruang Lingkup dan Hubungan dengan Diskresi).” *Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Pattimura* 20 No. 2 (2014).
- Kantjai, Marsita. “Kewenangan Tribunal Internasional Hukum Laut dalam Penyelesaian Sengketa Kelautan menurut Konvensi Hukum Laut Pbb Tahun 19821.” *Lex Privatum* VII, no. 1 (Januari 2019).
- Kusumo, Aji Setiyo. “Urgensi Keselamatan Navigasi Pada Pengangkutan Komoditas Di Jalur Pelayaran Di Kawasan Asia-Pasifik.” *BELLI AC PACIS* 8, no. 1 (5 November 2022): 1. <https://doi.org/10.20961/belli.v8i1.68803>.
- Lasambouw, Chylsia Felyaross, Dr Evi Deliana, Ledy Diana, dan Jln Utama No. “Peran Indonesia, Malaysia Dan Singapura Dalam Keselamatan Pelayaran Di Selat Malaka Sebagai Selat Internasional.” *JOM Fakultas Hukum* 1 (2023).
- Latuconsina, Husain. “Dampak pemanasan global terhadap ekosistem pesisir dan lautan.” *Agrikan: Jurnal Agribisnis Perikanan* 3, no. 1 (13 Mei 2010), <https://doi.org/10.29239/j.agrikan.3.1.30-37>.
- Lukito, Ratno. “‘Compare But Not to Compare’: Kajian Perbandingan Hukum di Indonesia.” *Undang: Jurnal Hukum* 5, no. 2 (30 Desember 2022), <https://doi.org/10.22437/ujh.5.2.257-291>.
- Mindur, Maciej. “Significance of The Port of Singapore Against The Country’s Economic Growth.” *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport* 106 (1 Maret 2020), <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2020.106.9>.

- Mudana, I Ketut. "Peningkatan Pengawasan Keselamatan Angkutan Penyeberangan Lintas Palembang-Muntok." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)* 1, no. 3 (7 November 2014), <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v1i3.17>.
- Murdani. "Tinjauan Hukum Laut Internasional Terhadap Praktik Overfishing." *Jurnal Penelitian SAMUDRA* 1, no. 2 (2023). <https://doi.org/xx.xxxx/samudra.v1i2.xx>.
- Nadia Ayu Christine. "Latar Belakang Penerapan Ordonansi Pajak Penghasilan di Hindia Belanda tahun 1908-1942." *Jurnal Pendidikan Sejarah* 2 (2014).
- Nikawanti, Gia. "Ecoliteracy : Membangun Ketahanan Pangan dari Kekayaan Maritim Indonesia." *Jurnal Kemaritiman: Indonesian Journal of Maritime* 2, no. 2 (15 Desember 2021), <https://doi.org/10.17509/ijom.v2i2.37603>.
- Nurrohman. "Optimalisasi Pelayanan E-KTP guna Meningkatkan Validitas data Kependudukan di Kecamatan Majasari Kabupaten Pandeglang." *STIIB Banten* No. 10 Vol 2 (2017).
- Octavianus, Yoshua Yudha, Harold Anis, dan Cornelis Massie. "Tinjauan Hukum Maritim Berkaitan Dengan Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Kapal Laut Dalam Kegiatan Perdagangan Internasional." *Lex Privatum* VIII, no. 2 (2020).
- Pratiwi, Dian Khoreanita. "Implementasi Prinsip Yurisdiksi Universal mengenai Pemberantasan Kejahatan Perompakan Laut di Indonesia." *SUPREMASI Jurnal Hukum* 2, no. 1 (20 April 2019), <https://doi.org/10.36441/supremasi.v2i1.111>.

- P.S.I Anthonie, Yoshua, Aartje Tehupeiory, dan Wiwik Sri Widiarty. "Tinjauan Hukum Terhadap Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura untuk Keselamatan Pelayaran." *Action Research Literate* 8, no. 8 (26 Agustus 2024), <https://doi.org/10.46799/ar1.v8i8.494>.
- Ramadhan, Rizky Bahtiar, Dwi Haryanto, Lilik Yulianingsih, dan I Komang Hedi Pramana Adiputra. "Peran Penting Komunikasi Kapal dalam Keselamatan Pelayaran: Identifikasi Kendala dan Rekomendasi Perbaikan." *JPB : Jurnal Patria Bahari* 4, no. 1 (28 Mei 2024), <https://doi.org/10.54017/jpb.v4i1.123>.
- Rakhman, Akhmad Syaekhu, dan Arief Hidayat. "Pembangunan Singapura Sebagai Pusat Perdagangan di Asia Tenggara Pada Masa Gubernur Jenderal Raffles 1819-1820." *Fajar Historia: Jurnal Ilmu Sejarah dan Pendidikan* 5, no. 1 (30 Juni 2021), <https://doi.org/10.29408/fhs.v5i1.3173>.
- Riza, Tengku Ahmad. "Kajian Implementasi Alokasi Frekuensi Komunikasi untuk Pelayaran Rakyat di Indonesia." *ELKOMIKA: Jurnal Teknik Energi Elektrik, Teknik Telekomunikasi, & Teknik Elektronika* 4, no. 2 (14 Maret 2018), <https://doi.org/10.26760/elkomika.v4i2.197>.
- Rizki Roza. "Arti Penting Keanggotaan Indonesia di Dewan IMO." *Majalah Info Singkat Hubungan Internasional Vol.IX No.24*, 2017.
- Riyanto, Sigit. "Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer." *Yustisia Jurnal Hukum* 1, no. 3 (1 Desember 2012). <https://doi.org/10.20961/yustisia.v1i3.10074>.

Ruhaeni, Neni. “Perkembangan Prinsip Tanggung Jawab (Bases Of Liability) Dalam Hukum Internasional Dan Implikasinya Terhadap Kegiatan Keruangankasaan.” *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum* 21, no. 3 (Juli 2014), <https://doi.org/10.20885/iustum.vol21.iss3.art1>.

Saifulloh, Putra Perdana Ahmad, dan Charles Simabura. “Penataan Lembaga Pengamanan dan Penegakan Hukum Laut berdasarkan Cita Hukum Pancasila.” *Jurnal Rechts Vinding Media Pembinaan Hukum Nasional* 12, no. 3 (2023).

Suwito, Bayu Putro, Elfatha Borromeu Duarte, dan Alfina Puspita Prayogo. “Penguatan Kelembagaan Penjagaan Laut Dan Pantai Dalam UNCLOS 1982 DAN Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008.” *Jurnal Lemhannas RI* 11, no. 3 (29 September 2023).

Widyaningsih, Upik. “Peranan Alat Navigasi Di Kapal Pesiar Untuk Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Di Atas Kapal Wilayah Jawa Timur.” *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia* 7, no. 4 (2022).

Yansalida, Lisa, Wiwik Sri Widiarty, dan Hulman Panjaitan. “Penerapan E-Navigation dalam Meningkatkan Ekonomi Maritim Nasional dalam Perspektif Hukum Indonesia.” *Action Research Literate* 8, no. 7 (22 Juli 2024). <https://doi.org/10.46799/ar1.v8i7.442>.

Yulia Komnatnaya, Evgeny Miroshnikov, Dmitry Menyaylo, Maria Chistyuhina. “Genesis of International Commercial Custom (Lex Mercatoria): the Role of Rôles d’Oléron.” *Journal Economics, Business and Management Research* 157 (2020).

Zefanya, Anastasia. "The International Convention for the Safety of Life at Sea." *Jurnal Universitas Padjajaran* 4 no. 1 (2023). <https://journals.upi-yai.ac.id/index.php/ikraith-humaniora/issue/archive>.

KONVENSI

Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, (London, 20 Oktober 1972, mulai berlaku 15 Juli 1977) 1050 UNTS 16.

International Convention for the Preventing of Pollution from Ships, (London, 2 November 1973. Dimodifikasi dengan protokol 17 Februari 1978, mulai berlaku 2 Oktober 1983) 1340 UNTS 61.

International Convention For The Safety Of Life At Sea (London, 1 November 1974, mulai berlaku 25 Mei 1980) 1184 UNTS 278.

United Nations Convention on the Law of the Sea (Montego Bay, 10 Desember 1982, mulai berlaku pada 16 November 1994) 1833 UNTS 396.

PERATURAN PERUNDANG – UNDANGAN

Undang - Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* 1982 (LN. 1985/ No.76, TLN. No. 3319: 2 HLM)

Undang-undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (LN.2008/NO.64, TLN NO.4849, LL SETNEG: 132 HLM)

Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (LN. 2010 No. 8, TLN No. 5093, LL SETNEG: 60 HLM)

Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 tentang Pengesahan *Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea* 1972 (LN. 1979 No. 53, LL SETNEG: 2 HLM)

Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahkan *International Convention For The Safety Of Life At Sea* 1974 (LN. 1980 No. 65, LL SETNEG: 3 HLM)

Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships* 1973 (LN. 1986 No. 59, LL SETNEG: 2 HLM)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2023 Tentang Penyelenggaraan Telekomunikasi-Pelayaran dan Pelayanan Tata Kelola Lalu Lintas Kapal di Perairan Indonesia (BN. 2023/ No. 43: 62 HLM)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2022 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Distrik Navigasi (BN.2022/No.825: 21 HLM)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi (BN 2024/No.40):19 HLM)

Merchant Shipping (Prevention of Collisions at Sea) Regulations (Singapore, Mulai berlaku 1990)

Prevention Of Pollution Of the Sea Act, (Singapore, mulai berlaku 1990)

The Statutes Of The Republic Of Singapore Maritime and Port Authority of Singapore Act (Singapore, mulai berlaku 2 Februari 1996)

Merchant Shipping (Safety Convention) Regulations (Singapore, Mulai berlaku 1999)

INTERNET

Ananta Gultom. “Sekilas Tentang BIMCO- Baltic and International Maritime Council.” *emaritim*, 2023. <https://www.emaritim.com/2023/02/sekilas-tentang-bimco-baltic-and.html>, diakses pada tanggal 18 September 2024.

ANTARA. “Indonesia-Singapura-Malaysia perkuat keselamatan pelayaran maritim,” <https://www.antaranews.com/berita/4419741/indonesia-singapura-malaysia-perkuat-keselamatan-pelayaran-maritim>, diakses pada 15 Januari 2025.

Bedigian, Gilman. “History of Maritime Law.” *Education. History of Maritime Law*, <https://www.gilmanbedigian.com/history-of-maritime-law/>, diakses pada tanggal 5 Oktober 2024.

Comité Maritime International. “Comité Maritime International,” <https://comitemaritime.org/>, diakses pada tanggal 18 September 2024.

DEPHUB. “Langkah Nyata Indonesia dalam Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim.” *Direktorat Jenderal Perhubungan Laut*, 2021. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/10566/langkah-nyata-indonesia-dalam-upaya-perlindungan-lingkungan-maritim>, diakses pada tanggal 18 September 2024.

Distrik Navigasi Tipe A Kelas II Tanjung Emas. “Tugas dan Fungsi.” *Kementerian Perhubungan Laut*,

<https://hubla.dephub.go.id/disnavtanjungemas/page/tugas-dan-fungsi>,

diakses pada tanggal 5 Oktober 2024.

“Dorong Penguatan Navigasi Untuk Keselamatan Pelayaran, Ditjen Hubla Gelar Rakornis Kenavigasian,” <https://dishub.acehprov.go.id/dorong-penguatan-navigasi-untuk-keselamatan-pelayaran-ditjen-hubla-gelar-rakornis-kenavigasian/>, diakses pada tanggal 8 September 2024.

IALA. “International Organization for Marine Aids to Navigation,” <https://www.iala-aism.org/>, diakses pada tanggal 18 September 2024.

Koneksea. “Pentingnya COLREGs dalam Navigasi Pelayaran,” <https://koneksea.com/pentingnya-colreg-dalam-navigasi-pelayaran/>, diakses pada tanggal 19 Desember 2024.

Maritime and Port Authority of Singapore. “Konektivitas Global Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura (MPA),” <https://www.mpa.gov.sg/maritime-singapore/what-maritime-singapore-offers/global-hub-port>, diakses pada tanggal 8 September 2024.

medcom.id. “Beda Indonesia dan Singapura.” 2024, <https://www.medcom.id/telusur/medcom-files/xkEqv5rk-beda-indonesia-dengan-singapura>, diakses pada tanggal 22 November 2024.