

**IMPLEMENTASI REGULASI NASIONAL TERHADAP KESELAMATAN KAPAL PENANGKAP IKAN
(STUDI KASUS: PELABUHAN PERIKANAN PANTAI SADENG, GIRISUBO, GUNUNG KIDUL)**

Salim¹, Wegig Pratama², Waris Wibowo³, Ningrum Astriawati⁴
Program Studi Permesinan Kapal, Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta^{1,2,3,4}
salimtawang@gmail.com¹
wegigpratama@gmail.com²
waris.amy68@gmail.com³
ningrumastriawati@gmail.com⁴

Abstract. Secara umum kapal penangkap ikan di Indonesia di dominasi oleh kapal – kapal perikanan yang berukuran kecil berkisar 5 GT, dan hanya sekitar 15% yang berukuran diatas 5 GT. Bila ditinjau dari ketaatan terhadap regulasi nasional masih banyak terjadi pelanggaran. Dilain sisi faktor keamanan dan keselamatan adalah factor utama yang harus diterapkan. Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Sadeng merupakan pelabuhan perikanan terbesar di propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Demi keselamatan dan kelancaran operasional kapal penangkap ikan semestinya penerapan Regulasi harus dijalankan dengan baik. Penelitian ini bertujuan 1) mengetahui aturan terkait implementasi Regulasi tentang keselamatan kapal penangkap ikan di PPP Sadeng, 2) memberi saran dan masukan bagi stakeholder akan manfaat dari Regulasi Nasional tentang keselamatan kapal penangkap ikan. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif, teknik pengumpulan data didapatkan melalui penelitian lapangan field research dengan penggabungan metode observasi, dokumentasi, dan studi Pustaka, analisa data dilakukan secara triangulasi. Hasil penelitian menunjukkan 1) Implementasi Regulasi tentang keselamatan kapal penangkap ikan mengacu kepada Surat Keputusan Menteri No.46 Tahun 1996, PP No. 7 Tahun 2000 , UU No.31 Tahun 2004, Keputusan Menteri No. 9 Tahun 2005, UU. No. 17 Tahun 2008, 2) mengingat karakteristik pekerjaan pada kapal penangkap ikan berbeda sekali dengan kapal lainnya maka disarankan pengaturan keselamatan awak kapal, standar kapal penangkap ikan, pengawakan, persyaratan kerja dan lainya diatur tersendiri, serta perlu adanya sosialisasi dan pengkajian lebih mendalam dan harmonisasi antara peraturan nasional dengan peraturan internasional tentang kapal penangkap ikan untuk meratifikasi STCW-F 1995 dan Torremolinos Safety of Fishing Vessel Convention 1977.

Kata Kunci: Implementasi, Keselamatan, Regulasi

Pendahuluan.

Usaha penangkapan ikan di laut merupakan usaha yang sangat menjanjikan dikarenakan potensi perikanan laut di Indonesia kususny dan dunia pada umumnya sangat besar (Primyastanto, 2014). Laut sekarang juga sebagai beranda depan, pusat peradapan, pusat pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan rakyat, serta sebagai pemersatu bangsa (Paskarina, 2016). Disisi lain dari potensi tersebut ada tantangan berat terutama pekerjaan di bidang penangkapan ikan di laut dengan resiko yang paling berat di dunia (Sahban & Se, 2018). Karakteristik pekerjaan pelaut kapal penangkap ikan yaitu:, membahayakan (dangerous), sulit (difficult) dan kotor (dirty) atau “3d” (Suwardjo et al., 2010b). Untuk tingkat kecelakaan kapal penangkap ikan sampai meninggal pertahun di Indonesia cukup tinggi dibandingkan kecelakaan untuk dunia ini belum termasuk kerugian harta benda berupa kapal dan perlengkapannya. Hal ini menjadikan perhatian kusus bagi pemerintah terhadap pentingnya peningkatan keselamatan dan ketenagakerjaan pada kapal penangkap ikan (Pratama et al., 2023). Penyebab kecelakaan fatal awak kapal adalah rendahnya kesadaran akan keselamatan kerja, penguasaan kompetensi, kapal tidak dilengkapi peralatan keselamatan standar, pembuatan kapal yang tidak sesuai klas BKI, menderita sakit keras dalam pelayaran dan faktor alam. Keselamatan kapal penangkap ikan merupakan interaksi antar faktor yakni kapal termasuk perlengkapan, Operator (manusia), serta lingkungan (Artanti et al., 2022). Permasalahan kecelakaan akan timbul apabila minimum satu elemen dari ketiga faktor, tersebut tidak berfungsi (Suwardjo et al., 2010a).

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan untuk pengawakan kapal penangkap ikan bahwa setiap kapal penangkap ikan yang akan berlayar harus diawaki seorang Nakhoda kapal yang berperan sebagai awak kapal yang mempunyai kewenangan komando di atas sebuah kapal dan memiliki tanggung jawab atas keselamatan kapal dan awak kapal (Undang-Undang tahun 2008 tentang Pelayaran, 2008). Selain itu seorang Nakhoda dan beberapa perwira kapal harus memiliki sertifikat keahlian pelaut kapal penangkap ikan sesuai dengan daerah pelayaran, ukuran kapal dan sertifikat ketrampilan dasar pelaut (Budiman et al., 2016). Ini disebabkan oleh semakin besar ukuran kapal dan beroperasi di laut lepas maka kesulitan semakin tinggi sehingga minimal pengetahuan dan keahlian yang dimiliki harus sesuai. Kemampuan ini dibuktikan dengan sertifikat kompetensi dan profisiensi berstandar internasional, karena dalam mengoperasikan kapal diusahakan aman dan selamat secara terus menerus. Persyaratan Kelayakan Kapal Penangkapan Ikan, Berdasarkan S.K. Menhub. No. 46 tahun 1996 bahwa setiap kapal yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan keselamatan, kelayakan dan pengawakan kapal meliputi: Keselamatan kapal

penangkap ikan wajib dilakukan pengawasan terus menerus dimulai dari gambar Rancang Bangun, operasi sampai kapal tersebut tidak dioperasikan lagi. Sesuai dengan SK. Menhub. No. 46 tahun 1996 yang masih dijadikan dasar penerbitan Sertifikat Kelaiklautan dan Pengawakan, maka perlengkapan keselamatan yang harus ada di kapal penangkap ikan menyangkut jumlah, kapasitas, dan penempatan pada kapal. Kapal dinyatakan laiklaut dibuktikan dengan sertifikat yang meliputi : Surat Laut untuk kapal yang memiliki volume kotor 500 m³ atau 175 GTPas Tahunan bagi kapal dengan volume kotor kapal 20 m³ atau 7 GT; Pas Putih untuk isi kotor kapal $\geq 10 - < 20$ m³; Pas Biru bagi kapal yang memiliki volume kotor < 10 m³ atau 3 GT. Setelah Desember 2009 sertifikat yang harus dimiliki oleh Nakhoda adalah ANKAPIN-III dan ATKAPIN-III untuk bagian mesin. Setelah diberlakukannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, para perwira pada kapal yang berukuran panjang lebih dari 12 m masih harus memiliki kompetensi keselamatan yang diperoleh melalui Pelatihan Keselamatan Tingkat Dasar (Basic Safety Training). Menurut ILO (2000), peraturan nasional tentang keselamatan dan kesehatan awak kapal penangkap ikan sangat bervariasi. Hal yang dapat menyulitkan akibat adanya pendekatan kategori kapal tentang ukuran dan daerah operasi. Pada tingkatan internasional tentang keselamatan jiwa dan kapal penangkap ikan lebih diutamakan penerapannya pada kapal yang berukuran panjang seluruh kapal 26,5 m atau lebih. Permasalahan pengaturan kebijakan kelaiklautan kapal penangkap ikan, masih diatur secara bersamaan dengan kapal niaga sehingga menimbulkan persepsi yang beragam. Hal ini merupakan permasalahan dalam implementasi di tingkat operasional. Tujuan dari penelitian ini adalah 1) mengetahui aturan terkait implementasi Regulasi tentang keselamatan kapal penangkap ikan di PPP Sadeng, 2) memberi saran dan masukan bagi stakeholder akan manfaat dari Regulasi Nasional tentang keselamatan kapal penangkap ikan.

Metode Penelitian.

Penelitian ini merupakan penelitian dengan analisa deskriptif kualitatif yakni dengan mendeskripsikan penerapan implementasi regulasi nasional terhadap keselamatan kapal penangkap ikan (Studi Kasus: PPP Sadeng, Girisubo, Gunung Kidul). Dalam penelitian ini, penulis merupakan unsur penting. Hal ini seperti yang disampaikan Sugiyono (2010) bahwa penelitian kualitatif menggunakan metode penelitian sesuai filsafat postpositivisme dimanameneliti pada kondisi objek yang alamiah. Dalam penelitian ini, peneliti adalah sebagai instrumen kunci (Bachri, 2010). Sementara itu teknik pengumpulan data didapatkan melalui penelitian lapangan field research dengan penggabungan metode observasi, dokumentasi, dan studi Pustaka. Sementara analisa data dilakukan secara triangulasi (gabungan) yang bukan bertujuan untuk mencari kebenaran namun untuk meningkatkan pemahaman peneliti mengenai data dan fakta yang didapat (Burgess, 2002). Analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian lebih menekankan makna generalisasi.

Hasil Dan Pembahasan

Implementasi Peraturan Nasional

Menurut ILO (2000), peraturan perundangan nasional tentang keselamatan dan kesehatan awak kapal penangkap ikan sangat bervariasi (Hughes, 2005). Hal yang dapat menyulitkan akibat adanya pendekatan kategori kapal yang berbeda seperti panjang kapal, tonase, tenaga mesin dan jangkauan operasi khususnya di PPP Sadeng. Peraturan perundangan tingkat nasional tentang keselamatan kapal perikanan, sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan

Bersadarkan UU No. 31 tahun 2004 tentang Perikanan yang berkaitan tentang SIB (Surat Ijin Berlayar) yang dikeluarkan oleh Syahbandar tentang syarat teknis dan nautis (Oktoza, 2015). Di PPP Sadeng kapal ikan akan diberikan SLO (Surat Layak Operasi) bila kapal dan alat tangkap kapal penangkap ikan layak dioperasikan dibuktikan dengan pemeriksaan lapangan. Pemeriksaan ini sangat penting untuk membuktikan apa bila kapal (termasuk perlengkapan) dan dokumennya, ada dan sesuai. Yang mengeluarkan untuk kapal di PPP Sadeng ada 2 (dua) lembaga yaitu Syahbandar untuk SIB nya dan SLO oleh PSDKP (Pengawas Sumber daya Kelautan dan Perikanan) dari KKP (Kantor Kelautan dan Perikanan). Syarat teknis dalam artian sesuai persyaratan BKI (Biro Klasifikasi Indonesia) yaitu lembaga atas nama pemerintah Indonesia yang diberi kewenangan untuk memberikan sertifikat pada kapal dibidang Perkapalan dan Jasa Maritim. Bagi kapal ikan yang beroperasi di PPP Sadeng Gunung Kidul tidak termasuk dalam Peraturan Klas BKI, Ada 3 fakta kondisi kapal – kapal ikan yang berada di PPP Sadeng : Peraturan/persyaratan kapal dapat dimasukkan ke Klas BKI bila kapal ikan memenuhi Panjang antara garis tegak (Length Perpediculairs/LPP) lebih dari 20 meter. Panjang kapal ikan terbesar yang ada di PPP Sadeng sekitar 18 m. Untuk ukuran mesin penggerak utama (Main Engine) atau mesin untuk memutar baling – baling menurut BKI harus lebih dari 250 PK. Tenaga penggerak kapal paling besar yang ada di PPP Sadeng rata – rata 30 PK. Sedangkan untuk ukuran berat kotor kapal ikan (Gross Tonnage/GT) dari BKI mensyaratkan minimal 100 GT. Sedangkan kapal ikan yang paling besar beroperasi di PPP Sadeng sebesar 39 GT pada kapal Inka Mina 166 (Pofil PPP Sadeng 2014). Sedangkan persyaratan Nautis setiap kapal ikan yang beroperasi harus melengkapi alat – alat Nautis : Pada kapal ikan penangkap ikan di PPP Sadeng dikarenakan kapal ukuran relative kecil dan beroperasi di daerah sekitar rumpon yang telah dipasang oleh swasta maupun oleh DKP (Dinas Perikanan dan Kelautan) propinsi DIY jarak operasi kapal ikan hanya sekitar 47 s/d 60 sea mile dari Pantai Sadeng.

Untuk peralatan nautis rata – rata hanya dilengkapi radio komunikasi dan Global Position System (GPS) dengan pertimbangan jarak operasi dari Pelabuhan pangkalan tidak lebih dari 100 sea mile.

2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
Ini diterbitkan sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992. Undang-Undang tersebut telah mengakomodasi peraturan internasional yang telah diratifikasi oleh pemerintah seperti standar pelatihan dan sertifikasi pelaut niaga (STCW-1995)(Suganjar et al., 2023) dan ketenagakerjaan di sektor maritim. Pada undang-undang ini pasal-pasal yang mengatur keselamatan kapal penangkap ikan secara eksplisit sangat terbatas yang umum justru pada kapal niaga.
Selain itu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengamatkan kewajiban nakhoda sebagai pihak yang memiliki wewenang dan tanggungjawab serta wajib memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa cuaca, kondisi kapal dan lainnya tidak sesuai standar keselamatan. Dari sini dapat dijelaskan peran seorang nakhoda sangat penting, maka setiap kapal wajib diawasi oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional. Pada umumnya kapal yang diatur ini pada kapal – kapal yang berukuran relative besar terutama kapal jenis niaga. Tetapi di Indonesia pada umumnya dan di PPP Sadeng khususnya kapal ikan di samakan dengan kapal niaga. Pada hal kapal -kapal ikan yang beroperasi di Sadeng untuk ukuran baik Panjang , berat dan kekuatan mesin serta daerah operasinya di bawah standar yang disyaratkan oleh BKI. Di PPP Sadeng operator kapal ikan terutama nakhoda sudah memenuhi dan memiliki sertifikat ANKPIN namun pemahaman tentang persyaratan kurang mendalam, baik secara nasional maupun internasional, apa lagi untuk crew yang dibawahnya. Di PPP Sadeng untuk ABK sudah di beri pelatihan dan kebanyakan belajar dari senior yang telah berpengalaman.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan
Peraturan ini merupakan produk hukum dibawah Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang sekarang sudah diganti dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Mengingat belum terbitnya PP yang mengatur kepelautan turunan dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran maka Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan masih belum dicabut. Bab VI Pasal 41 sampai dengan Pasal 45 PP Nomor 7 Tahun 2000 mengatur mengenai pengawakan kapal, ujian dan sertifikasi pelaut kapal penangkap ikan. Pengawakan kapal penangkap ikan harus disesuaikan dengan daerah pelayaran, ukuran kapal, daya penggerak kapal (kilowatt/KW). Fakta di PPP Sadeng semua kapal semuanya tidak termasuk dalam persyaratan Nasional dan Internasional. Untuk kapal ikan yang berukuran diatas 30 GT semua Nakhoda sudah besertifikat ANKPIN dan KKM sudah besertifikat ANTPIN.
4. Peraturan Menteri Perhubungan KM 9 Tahun 2005 Tentang Pendidikan, Pelatihan, Ujian dan Sertifikasi Pelaut Perikanan
Untuk perwira kapal ikan di PPP Sadeng untuk nakhoda bersertifikat ANTAPIN III dan Kepala Kamar Mesin sudah mempunyai sertifikat ATKAPIN III. Proses untuk mendapatkan sertifikat ini berada di Departemen Perhubungan melalui ujian dan sertifikasi.
5. Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 1996
Kementerian Perhubungan hingga Desember 2009 masih menggunakan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 46 tahun 1996 Pasal 2 dan 3 sebagai dasar hukum untuk menerbitkan Pas Tahunan Kapal Penangkap Ikan.

Di PPP Sadeng untuk penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) , dokumen harus lengkap meliputi : Pass Besar, Surat Kelaiklautan, SIUP (Surat Ijin Usaha Penangkapan Ikan), SIPI (Surat Ijin Penangkap Ikan) Ini berlaku untuk masa waktu 1 (satu) tahun, Surat Ukur (Gross Tonnage), Dokumen ini dilakukan pengecekan ke lapangan, kusus untuk kapal yang berukuran di atas 30 GT harus dilengkapi dengan alat VMS (Vessel Monitoring System) yang berguna untuk mendeteksi keberadaan kapal. Untuk melaksanakan pengawasan penerapan konvensi dibutuhkan sumberdaya manusia pengawas ketenagakerjaan yang sesuai bidangnya. Sampai saat ini di Indonesia pada umumnya dan di PPP Sadeng khususnya dilaksanakan baru dalam tahap sosialisasi dan penelitian mendalam tentang manfaat konvensi.

Implementasi Keterkaitan Peraturan Nasional dengan Peraturan Internasional

Ketentuan hukum bagi keselamatan kapal dan inspeksinya di Indonesia sering mendikte program pelatihan (Astriawati et al., 2022). Jika kerangka belum ada, maka perlu dibuat yang terintegrasi dari pengelolaan perikanan dalam konteks yang lebih luas. Topik perundang-undangan dapat dikerjakan oleh pemerintah dan berkerjasama dengan para pemangku kepentingan seperti asosiasi nelayan, pemilik kapal, dan kelompok-kelompok pengguna yang sesuai serta disesuaikan dengan kebutuhan dengan kondisi Indonesia. Hal ini penting untuk memastikan bahwa peraturan telah mempertimbangkan berbagai sifat kegiatan perikanan. Disebabkan kondisi kapal ikan dan operasinya tidak sama dengan kapal lainnya. Undang-undang yang tidak sesuai adalah kontraproduktif, karena akan dianggap sebagai hal yang tidak realistis dan tidak dapat diterapkan, sehingga menimbulkan ketidakpatuhan

Kesimpulan:

Implementasi Regulasi tentang keselamatan kapal penangkap ikan mengacu kepada Surat Keputusan Menteri No.46 Tahun 1996, PP No. 7 Tahun 2000, UU No.31 Tahun 2004, Keputusan Menteri No. 9 Tahun 2005, UU. No. 17 Tahun 2008. Bahwa peraturan keselamatan kapal penangkap ikan masih dicampuri peraturan bagi kapal niaga dan belum spesifik untuk kapal penangkap ikan. Belum ada pengaturan standar kapal penangkap ikan, ketenagakerjaan, dan pengawakan, terkait dengan pengaturan keselamatan kapal penangkap ikan tidak teridentifikasi dengan jelas, terutama panduan kapal ikan yang berukuran panjang 24 m atau lebih sementara armada perikanan Indonesia kebanyakan berukuran panjang kurang dari 24 m. Pengaturan standar kualifikasi nakhoda dan perwira jaga, ketenaga kerjaan, pendidikan dan pelatihan, ujian dan sertifikasi, skema pelatihan nakhoda dan kelasi kapal, peraturan untuk mencegah tubrukan di laut, dan penangkapan ikan yang bertanggungjawab. Mengingat karakteristik pekerjaan pada kapal penangkap ikan berbeda sekali dengan kapal lainnya maka disarankan pengaturan keselamatan awak kapal, standar kapal penangkap ikan, pengawakan, persyaratan kerja dan lainnya diatur tersendiri. Serta perlu adanya sosialisasi dan pengkajian lebih mendalam dan harmonisasi antara peraturan nasional dengan peraturan internasional tentang kapal penangkap ikan untuk meratifikasi STCW-F 1995 dan Torremolinos Safety of Fishing Vessel Convention 1977

Daftar Pustaka

- Artanti, S. N. A., Dekanawati, V., & Astriawati, N. (2022). Distribusi Dan Logistik Hasil Tangkapan Nelayan: Studi Kasus Pada Pelabuhan Perikanan Puger Jember. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 4(1), 14–21.
- Astriawati, N., Santosa, P. S., Wibowo, W., Hartanto, B., & Setiyantara, Y. (2022). Indonesian Maritime E-Leadership Training Towards a Digital-Based Marine Transportation System. *International Journal Of Community Service (IJCS)*, 2(4), 435–441.
- Bachri, B. S. (2010). Meyakinkan validitas data melalui triangulasi pada penelitian kualitatif. *Jurnal Teknologi Pendidikan*, 10(1), 46–62.
- Budiman, M. S., Iskandar, B. H., & Soeboer, D. A. (2016). Penataan sertifikasi kompetensi awak kapal penangkap ikan di indonesia. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 7(2), 145–152.
- Burgess, R. G. (2002). *In the field: An introduction to field research* (Vol. 8). Routledge.
- Hughes, S. (2005). The international labour organisation. *New Political Economy*, 10(3), 413–425.
- Oktoza, R. (2015). Kebijakan Hukum Pidana dalam Menanggulangi Kejahatan Illegal Fishing Di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (Kajian Pasal 102 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan Sebagaimana Telah Diubah Dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan). Universitas Islam Indonesia.
- Paskarina, C. (2016). Wacana Negara Maritim dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 1(1), 1–8.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. (2000). -.
- Pratama, W., Wibowo, W., Astriawati, N., & Sahudiyono, S. (2023). Online Seminar on the Protection of Indonesian Seafarers in the National Shipping Industry. *IJCS: International Journal of Community Service*, 2(2), 160–173.
- Primyastanto, M. (2014). Aplikasi Teori Pemasaran pada Komoditi Perikanan dan Kelautan. Universitas Brawijaya Press.
- Sahban, M. A., & Se, M. M. (2018). Kolaborasi pembangunan ekonomi di negara berkembang (Vol. 1). Sah Media.
- Suganjar, S., Astriawati, N., Khairi, A., Dekanawati, V., & Setiyantara, Y. (2023). ANALISIS PENGARUH IMPLEMENTASI STANDARD OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW) 1978 AMENDMENTS 2010 TERHADAP KINERJA OPERASIONAL. *JURNAL SAINS DAN TEKNOLOGI MARITIM*, 24(1), 39–48.
- Sugiyono, D. (2010). Memahami penelitian kualitatif.
- Suardjo, D., Haluan, J., Jaya, I., & Soen'an, H. P. (2010a). Kajian tingkat kecelakaan fatal, pencegahan dan mitigasi kecelakaan kapal-kapal penangkap ikan yang berbasis operasi di PPP Tegalsari, PPN Pekalongan dan PPS Cilacap. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 1(1), 61–72.
- Suardjo, D., Haluan, J., Jaya, I., & Soen'an, H. P. (2010b). Keselamatan kapal penangkap ikan, tinjauan dari aspek Regulasi Nasional dan Internasional. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 1(2), 1–13.
- Undang-Undang tahun 2008 tentang Pelayaran. (2008). -. Jakarta.