

Evaluation of the Implementation of Law No. 17 of 2008 Concerning Shipping in Relation to National Maritime Security

Evaluasi Implementasi Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Terhadap Keamanan Maritim Nasional

**Nurhalisa Kasim, Moh. Bayu Saputra, Vira Juliharto, Melki
Kadullah, Nurjannah D. Buhungo**
Universitas Negeri Gorontalo, Indonesia

Article Info

Corresponding Author:

Penulis Korespondensi

✉ icakasim11@gmail.com

Keyword:

*Shipping, Security, National
Maritime, Implementation.*

Kata Kunci:

*Pelayaran, Keamanan, Maritime
Nasional, Implementasi.*

Abstract

Evaluation of the implementation of Law No. 17 of 2008 on shipping shows the importance of the role of shipping law in maintaining national maritime security and sovereignty. As a strategic archipelagic country, Indonesia needs a shipping system that is safe, efficient, and in line with international law such as SOLAS 1974, UNCLOS 1982, and SUA Convention 1988. Normatively, this law has provided a strong legal basis for ship safety, water surveillance, and maritime law enforcement. However, its implementation is still constrained by coordination between institutions, limited resources, and weak supervision. The nine-dash line case in the North Natuna Sea shows the urgency of consistently applying shipping laws to protect national sovereignty. Institutional strengthening and inter-agency synergies are needed to improve the effectiveness of the implementation of shipping law and build a resilient and competitive maritime system.

Abstrak

Evaluasi terhadap implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menunjukkan pentingnya peran hukum pelayaran dalam menjaga keamanan dan kedaulatan maritim nasional. Sebagai negara kepulauan strategis, Indonesia memerlukan sistem pelayaran yang aman, efisien, dan sejalan dengan hukum internasional seperti SOLAS 1974, UNCLOS 1982, dan SUA Convention 1988. Secara normatif, undang-undang ini telah memberikan dasar hukum yang kuat terhadap keselamatan kapal, pengawasan perairan, dan penegakan hukum maritim. Namun, pelaksanaannya masih terkendala koordinasi antar lembaga, keterbatasan sumber daya, dan lemahnya pengawasan. Kasus nine-dash line di Laut Natuna Utara menunjukkan urgensi penerapan hukum pelayaran secara konsisten guna melindungi kedaulatan nasional. Penguatan kelembagaan dan sinergi antarinstansi diperlukan untuk meningkatkan efektivitas implementasi hukum pelayaran serta membangun sistem maritim yang tangguh dan berdaya saing.



Copyright: © 2025 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY SA) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Keamanan maritim telah menjadi perhatian yang semakin penting bagi industri perkapalan global, didorong oleh evolusi ancaman yang ada dan munculnya ancaman baru, termasuk pembajakan, terorisme, dan serangan siber. Industri telah merespons dengan memperkuat langkah-langkah keamanannya, membangun budaya keamanan yang kuat yang didukung oleh panduan praktik terbaik dan kerangka hukum khusus di bawah SOLAS (after space) [1].

Konvensi SOLAS dalam bentuknya yang berturut-turut umumnya dianggap sebagai yang paling penting dari semua perjanjian internasional mengenai keselamatan dan keamanan kapal dagang. Versi pertama diadopsi pada tahun 1914, sebagai tanggapan terhadap bencana Titanic, yang kedua pada tahun 1929, yang ketiga pada tahun 1948, dan yang keempat pada tahun 1960. Versi 1974 mencakup prosedur penerimaan diam-diam - yang menetapkan bahwa amandemen akan mulai berlaku pada tanggal tertentu kecuali, sebelum tanggal itu, keberatan terhadap amandemen diterima dari sejumlah Pihak yang disepakati. Akibatnya, Konvensi 1974 telah diperbarui dan diubah dalam banyak kesempatan. Konvensi yang berlaku saat ini kadang-kadang disebut sebagai SOLAS 1974, sebagaimana telah diubah [2].

Keamanan maritim mengacu pada langkah-langkah dan strategi yang diterapkan untuk melindungi kapal, pelabuhan, dan infrastruktur maritim dari ancaman. Ini mencakup berbagai kegiatan yang bertujuan untuk melindungi aset maritim, memastikan keselamatan dan keamanan rute perdagangan, dan mencegah kegiatan terlarang di laut. Ini membutuhkan kolaborasi antara pemerintah, organisasi internasional, dan pemangku kepentingan industri maritim untuk mengatasi tantangan dan kerentanan dalam domain maritim. Keamanan maritim mempromosikan navigasi, perdagangan, dan perlindungan lingkungan yang aman di jalur air di seluruh dunia.

Dalam konteks Indonesia, dasar hukum yang mengatur pelayaran, keamanan, dan maritim meliputi kombinasi antara peraturan nasional dan konvensi internasional. Secara nasional, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi landasan utama dalam mengatur berbagai aspek pelayaran di Indonesia [3]. Undang-undang ini bertujuan menciptakan sistem pelayaran yang efektif, efisien, dan berkelanjutan, sekaligus menjamin keselamatan, keamanan, dan kelestarian lingkungan maritim. Selain itu, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan mengatur

isu-isu kelautan secara lebih luas, termasuk aspek keamanan maritim, sementara peraturan khusus mengenai Badan Keamanan Laut (Bakamla) memperjelas kewenangan lembaga tersebut sebagai koordinator keselamatan dan keamanan laut atau *sea and coast guard*.

Di tingkat internasional, Indonesia juga merujuk pada sejumlah konvensi penting seperti SOLAS 1974 yang menetapkan standar keselamatan kapal dan awak, termasuk pengaturan dalam Bab XI-2 yang memuat Kode ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*) sebagai rezim keamanan wajib bagi pelayaran internasional. Kode ISPS memberikan pedoman dan persyaratan untuk meningkatkan keamanan kapal serta fasilitas pelabuhan dari ancaman terorisme dan tindakan melawan hukum lainnya. Selain itu, Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa atau *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) menjadi kerangka hukum global dalam pemanfaatan dan perlindungan laut, menetapkan tanggung jawab negara dalam menegakkan hukum maritim dan menjaga lingkungan laut. Indonesia juga mengakui *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (SUA) tahun 1988 yang telah direvisi pada tahun 2005, yang menyediakan dasar hukum untuk menindak kejahatan maritim seperti pembajakan kapal dan kekerasan terhadap awak kapal [4]. Dengan kombinasi landasan hukum nasional dan internasional tersebut, Indonesia berupaya memperkuat sistem keamanan maritimnya agar sejalan dengan standar global dan mampu menghadapi tantangan keamanan di perairan nasional maupun internasional.

Salah satu kasus maritim yang menunjukkan pentingnya penerapan hukum tersebut adalah klaim nine-dash line yang diajukan Tiongkok atas wilayah Laut Natuna Utara, yang merupakan klaim sepihak berdasarkan sejarah kuno sejak abad ke-2 sebelum Masehi, jauh sebelum lahirnya UNCLOS 1982. Sebagai negara yang sama-sama meratifikasi UNCLOS 1982, klaim tersebut tidak memiliki dasar hukum internasional yang sah. Berdasarkan Pasal 3 UNCLOS 1982, batas laut teritorial setiap negara ditetapkan sejauh 12 mil laut, sementara Pasal 47 ayat (6) hanya mengatur *Traditional Fishing Rights* yang memerlukan perjanjian bilateral, yang dalam hal ini tidak dimiliki antara Indonesia dan Tiongkok. Oleh karena itu, klaim Tiongkok terhadap wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia di Laut Natuna Utara seluas sekitar 50.000 km² jelas melanggar kedaulatan Indonesia. Sebagai respons, Indonesia secara tegas menolak klaim nine-dash line dan menegaskan kedaulatannya dengan mengganti nama "Laut Cina

Selatan” menjadi “Laut Natuna Utara”. Langkah ini sejalan dengan putusan Mahkamah Arbitrase Internasional tahun 2016 yang menyatakan bahwa klaim Tiongkok tidak memiliki dasar hukum menurut UNCLOS 1982. Indonesia juga menegaskan bahwa tidak memiliki sengketa wilayah dengan Tiongkok, karena wilayah Laut Natuna Utara secara sah berada dalam yurisdiksi dan kedaulatan Indonesia sesuai hukum laut internasional [5].

Dalam konteks Indonesia sebagai negara kepulauan, penerapan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi sangat penting karena berfungsi sebagai instrumen hukum utama dalam menjaga keselamatan dan keamanan di wilayah laut Indonesia. Namun, efektivitas implementasinya perlu dievaluasi mengingat masih adanya berbagai tantangan, seperti lemahnya koordinasi antarlembaga maritim, pelanggaran batas wilayah, hingga ancaman terhadap kedaulatan nasional sebagaimana tercermin dalam kasus klaim nine-dash line oleh Tiongkok di Laut Natuna Utara.

Melalui penelitian ini, penting untuk dikaji bagaimana konsep dan prinsip hukum yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 telah diterapkan dalam praktik, serta bagaimana implikasi hukumnya terhadap upaya mempertahankan keamanan dan kedaulatan maritim nasional. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang komprehensif mengenai efektivitas pelaksanaan peraturan pelayaran nasional dalam menghadapi dinamika hukum dan keamanan maritim internasional, sekaligus memberikan rekomendasi terhadap penguatan kebijakan hukum nasional agar sejalan dengan ketentuan konvensi internasional seperti UNCLOS 1982, SOLAS 1974, dan SUA Convention 1988.

2. Perumusan Masalah

1. Bagaimana konsep pengaturan pelayaran dan keamanan maritim nasional menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Bagaimana implikasi hukum terhadap pelanggaran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap upaya menjaga keamanan maritime nasional di Indonesia?

3. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan socio-legal research atau yaitu pendekatan yang tidak hanya menelaah hukum sebagai kumpulan norma tertulis, tetapi juga menempatkan hukum dalam konteks sosial di mana ia bekerja [6]. Pendekatan ini dipilih karena isu pelayaran dan keamanan maritim nasional di Indonesia tidak dapat dipahami

semata-mata dari teks Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, melainkan juga harus dilihat dari bagaimana peraturan tersebut diterapkan oleh aparat penegak hukum, instansi pelayaran, serta masyarakat maritim di lapangan. Hukum pelayaran dalam konteks ini menjadi sistem sosial yang hidup dan dinamis, melibatkan interaksi antara norma hukum, struktur kelembagaan, dan perilaku manusia di sektor maritim.

Selain itu, penggunaan pendekatan socio-legal menjadi relevan karena permasalahan dalam pelaksanaan kebijakan pelayaran dan keamanan maritim sering kali bersumber dari koordinasi antar lembaga yang belum optimal serta keterbatasan sumber daya manusia dan infrastruktur di lapangan. Melalui pendekatan ini, penelitian dapat menganalisis secara lebih komprehensif bagaimana faktor sosiologis dan kelembagaan memengaruhi efektivitas penerapan norma hukum. Pendekatan socio-legal memungkinkan peneliti menilai apakah hambatan koordinasi antar instansi seperti Kementerian Perhubungan, TNI AL, dan Bakamla lebih bersifat normatif (aturan yang tumpang tindih) atau struktural (mekanisme kerja dan distribusi kewenangan yang belum sinergis) [7]. Pendekatan ini tidak hanya menjelaskan isi hukum secara normatif, tetapi juga mengungkap realitas sosial dan institusional yang memengaruhi kinerja penegakan hukum di bidang pelayaran.

Data penelitian bersifat kualitatif, diperoleh melalui studi pustaka dan analisis dokumen hukum. Sumber data utama terdiri atas teks undang-undang, peraturan pelaksana, dan putusan lembaga yang terkait dengan kasus pelanggaran pelayaran atau keamanan laut. Sementara itu, data sekunder berupa hasil penelitian terdahulu, laporan lembaga, dan publikasi ilmiah mengenai penegakan hukum pelayaran di Indonesia. [8] Melalui pendekatan deskriptif-analitis ini, penelitian berupaya menggambarkan hubungan antara norma hukum dan realitas sosial secara seimbang.

B. PEMBAHASAN

1. Konsep Pengaturan Pelayaran dan Keamanan Maritim Nasional menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Dasar hukum pelayaran nasional di Indonesia adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Undang-undang ini memuat konsep yang komprehensif untuk pengaturan pelayaran dan keamanan maritim nasional, yang sejalan dengan posisi strategis Indonesia sebagai negara kepulauan dengan lautan yang luas [9]. Tujuan utama dari pengaturan ini

adalah untuk membangun sistem pelayaran yang aman, tertib, efisien, kompetitif, dan ramah lingkungan sekaligus menjamin kedaulatan negara di laut nasional.

Peraturan perundang-undangan tentang pelayaran ini mencakup berbagai bidang utama, termasuk transportasi air, pelabuhan, keselamatan dan keamanan perkapalan, perlindungan lingkungan maritim, serta penegakan hukum dan pengawasan di laut [10]. Dalam hal ini, perkapalan didefinisikan tidak hanya sebagai kegiatan pengangkutan laut, tetapi juga sebagai sistem lengkap yang menjamin kelangsungan operasionalnya, termasuk fasilitas pelabuhan, kapal, awak kapal, dan peraturan yang mengatur arus lalu lintas laut dan perizinan.

Keselamatan dan keamanan pengiriman menjadi hal yang utama dalam peraturan perundang-undang ini. Setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi standar kelayakan laut yang ketat, memiliki sertifikat resmi, dan dilengkapi dengan peralatan navigasi, komunikasi, dan keselamatan yang memadai. Awak dan nakhoda juga harus memenuhi kriteria tertentu dan mendapatkan sertifikasi hukum. Pemerintah berwenang untuk melakukan pemeriksaan terhadap kapal, baik secara berkala maupun setiap saat, untuk memastikan bahwa kriteria keselamatan terpenuhi.

Dalam hal Keamanan Maritim Nasional, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mendukung upaya negara dalam menjaga kedaulatan atas wilayah perairannya. Misalnya, pengaturan lalu lintas kapal luar negeri melalui jalur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), pengawasan kegiatan pelayaran luar negeri, dan kerjasama dengan aparat pertahanan dan keamanan seperti TNI AL dan POLRI. Pengawasan dan penegakan hukum di wilayah perairan nasional bertujuan untuk mencegah tindak pelanggaran seperti penyelundupan, pembajakan, dan pencurian sumber Daya laut legal No. 17 tahun 2008 mendukung upaya negara untuk menjaga kedaulatan atas wilayah lautnya dalam hal keamanan maritim nasional. Meskipun ungkapan "keamanan maritim nasional" tidak digunakan secara khusus, tujuan tersebut secara substantif dicapai dengan sejumlah ketentuan undang-undang ini. Misalnya, memantau operasi pelayaran internasional, mengatur lalu lintas kapal asing melalui jalur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dan bekerja sama dengan penegak hukum dan lembaga pertahanan seperti Angkatan Laut [11]. Tujuan penegakan hukum dan pengawasan di laut teritorial nasional adalah untuk menghentikan kegiatan ilegal termasuk pembajakan, penyelundupan, dan pencurian sumber daya laut.

Secara keseluruhan, Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang perkapalan menunjukkan upaya negara untuk menciptakan sistem perkapalan yang tidak hanya

menjamin kelancaran transportasi laut, tetapi juga memperkuat kedaulatan maritim, meningkatkan keselamatan dan keamanan perkapalan, dan menjamin kelangsungan hidup lingkungan laut dalam jangka panjang. Hal ini sejalan dengan visi besar Indonesia sebagai negara kepulauan, di mana sektor maritim menjadi tulang punggung kemakmuran bangsa.

Teori hukum Friedrich Julius Stahl menyatakan bahwa semua tindakan pemerintah harus didasarkan pada hukum dan bukan pada keputusan yang sewenang-wenang. Semua jenis undang-undang, keputusan, dan tindakan penahanan harus memiliki yurisdiksi hukum yang jelas dan kuat [12]. Dalam konteks hukum maritim nasional, pemerintah memiliki kewenangan untuk menegakkan hukum di laut. Kewenangan penegakan dan penegakan hukum didasarkan pada undang-undang yang mengatur hukum, penegakannya, dan penegakannya.

Teori hukum Philip M. Hadjon mengemukakan bahwa pemerintah mengendalikan pemerintah dari tindakan-tindakan yang tidak melepaskan diri dan dari tindakan-tindakan yang dapat mempengaruhi kepentingan nasional. Teori ini terdiri dari dua jenis pelarangan hukum: pelarangan preventif, yang melibatkan penegakan hukum, dan pelarangan proaktif, yang melibatkan penegakan hukum setelah keputusan [13]. Teori hukum juga menekankan pentingnya representasi data sebagai representasi hukum. Disebutkan bahwa pemerintah memiliki kewenangan untuk mengatur dan menegakkan hukum bagi warga laut dan seluruh hak yang dipercayakan kepada pemerintah dalam hukum maritim. Teori hukum menekankan pentingnya kekuasaan pemerintah untuk menegakkan, menggunakan, dan membatasi semua kegiatan maritim di laut untuk kepentingan nasional. Kedudukan pemerintah sebagai otoritas yang berdaulat sangat penting dalam menjamin efektifitas pelaksanaan seluruh kegiatan maritim di laut Indonesia. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memiliki peran penting dalam membentuk sistem hukum pelayaran yang berorientasi pada keamanan, keselamatan, dan kedaulatan maritim nasional. Melalui teori negara hukum dan teori perlindungan hukum Philip M. Hadjon, dapat dipahami bahwa pelaksanaan fungsi pengawasan dan penegakan hukum di laut merupakan bentuk tanggung jawab negara dalam menjaga kepentingan nasional.

Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat memiliki kepentingan yang kuat dalam melindungi wilayah lautnya, khususnya Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang mengelilingi Kepulauan Natuna. Kasus Laut Natuna Utara menjadi contoh nyata

pentingnya penerapan hukum maritim dalam menjaga kedaulatan negara. Klaim nine-dash line oleh Tiongkok atas wilayah tersebut tidak memiliki dasar hukum internasional yang sah karena bertentangan dengan UNCLOS 1982, khususnya Pasal 3 dan Pasal 47 ayat (6). Indonesia menolak klaim tersebut dan menegaskan kedaulatannya dengan mengganti nama wilayah menjadi Laut Natuna Utara, sejalan dengan putusan Mahkamah Arbitrase Internasional 2016 yang menyatakan klaim Tiongkok tidak berdasar. Tindakan ini menunjukkan komitmen Indonesia dalam menegakkan hukum laut internasional serta menjaga keamanan dan kedaulatan maritim nasional.

Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan merupakan alat yang signifikan untuk mengelola ruang laut nasional dan menegakkan undang-undang terhadap segala macam pelanggaran maritim. Undang-undang ini memungkinkan Indonesia untuk mengatur keberadaan aparat penegak hukum maritim seperti TNI AL, Bakamla, dan Kementerian Kelautan dan Perikanan yang berpatroli, mendeportasi, dan mengadili kapal asing yang masuk ke wilayah ZEE Indonesia secara illegal. Di sisi lain, Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang perkapalan menetapkan landasan hukum untuk topik-topik seperti pengawasan lalu lintas perkapalan, keselamatan, dan keamanan, serta kapasitas negara untuk mengatur lalu lintas kapal asing di dalam wilayahnya. Meskipun tidak secara langsung menangani masalah teritorial, undang-undang tersebut.

Undang-Undang No. 17 tahun 2008 mengutamakan keselamatan dan keamanan pengiriman. Setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi standar kelaikan laut, memiliki sertifikat resmi, dan dilengkapi dengan peralatan navigasi, komunikasi, dan keselamatan yang memadai. Pemerintah memiliki kemampuan lengkap untuk memeriksa kapal dan awaknya secara rutin atau sesuai kebutuhan untuk memastikan bahwa semua kriteria keselamatan dipatuhi. Inisiatif ini bertujuan tidak hanya untuk menjaga keselamatan pengiriman, tetapi juga untuk menunjukkan tanggung jawab negara.

Selain itu, pemerintah memegang peranan penting dalam menjaga keamanan laut nasional. Hal ini dilakukan dengan memantau lalu lintas kapal asing yang melintasi Terusan Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan bekerja sama dengan organisasi pertahanan dan keamanan seperti TNI AL, POLRI, Bakamla, dan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Pengawasan dan penegakan hukum di laut berupaya untuk mencegah dan mengadili berbagai jenis pelanggaran, termasuk penyelundupan, pembajakan, dan

pencurian sumber daya maritim. Dengan demikian, pelaksanaan Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tidak hanya berfokus pada kelancaran transportasi maritim, tetapi juga meningkatkan kedaulatan dan keamanan negara di wilayah perairan, menurut Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Penerapan undang-undang maritim nasional juga terlihat dalam upaya Indonesia menjaga kedaulatan di laut kritis seperti Laut Natuna Utara. Contoh klaim sembilan garis putus-putus China menunjukkan perlunya penerapan hukum maritim internasional dalam menjaga kedaulatan nasional perikanan. Indonesia dengan tegas menolak klaim tersebut karena tidak memiliki landasan hukum internasional yang sah dan melanggar Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) tahun 1982, yaitu Pasal 3 dan 47 ayat (6). Kegiatan Indonesia dalam menegaskan kembali yurisdiksi maritimnya dengan mengidentifikasi Laut Natuna Utara menunjukkan komitmen terhadap penegakan hukum nasional dan internasional, serta berperan aktif dalam melindungi keamanan maritim dan sumber daya laut.

Implementasi Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang perkapalan menunjukkan komitmen negara untuk membangun sistem maritim yang berfokus pada keselamatan, keamanan, dan kedaulatan. Struktur ini mencapai kompromi antara kepentingan komersial, pelestarian lingkungan, dan kejelasan hukum dalam semua aspek kegiatan maritim. Indonesia menegaskan posisinya sebagai negara maritim yang berdaulat dengan membentuk badan legislatif yang kuat.

2. Implikasi Hukum terhadap Pelanggaran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap upaya menjaga Keamanan Maritim Nasional di Indonesia

Dampak hukum dari pelanggaran Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran sangat penting dalam upaya Indonesia untuk melindungi keamanan maritim nasional. Pelanggaran undang-undang ini dapat mengakibatkan konsekuensi administratif, perdata, atau pidana, tergantung pada sifat pelanggaran yang dilakukan. Misalnya, kapal yang gagal memenuhi standar keselamatan dan kelaikan laut dapat dikenakan sanksi seperti pencabutan izin berlayar, penahanan kapal, atau denda administrasi. Jika pelanggaran tersebut menyebabkan kerugian atau mengancam keselamatan jiwa, pelakunya dapat menghadapi hukuman pidana berdasarkan Pasal 302 hingga 317 undang-undang maritim, yang meliputi hukuman penjara dan denda yang besar [14].

Dalam hal keamanan maritim nasional, pelanggaran aturan ini berdampak langsung terhadap stabilitas dan kedaulatan pemerintah di laut. Kegiatan pelayaran ilegal, penyelundupan, dan pelanggaran batas laut, misalnya, merupakan segala bentuk ancaman keamanan nasional yang dapat merusak kepentingan ekonomi dan pertahanan negara. Akibatnya, pemerintah telah memberikan kewenangan kepada TNI AL, Bakamla, dan instansi terkait lainnya untuk menegakkan hukum maritim dengan melakukan patroli, inspeksi, dan penuntutan atas pelanggaran di laut teritorial Indonesia. penjara dan denda besar [15]. Aturan ini diberlakukan tidak hanya sebagai tindakan represif, tetapi juga sebagai tindakan preventif untuk menjamin bahwa semua kegiatan pelayaran di Indonesia mematuhi undang-undang yang ada, sehingga menjaga kedaulatan, keselamatan, dan keamanan maritim nasional.

Isu hak asasi manusia menjadi salah satu aspek penting yang sering kali diabaikan dalam implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penegakan hukum di laut tidak hanya berorientasi pada perlindungan kedaulatan negara, tetapi juga harus memperhatikan hak-hak individu yang terlibat di dalamnya, seperti awak kapal, nelayan lintas batas, dan imigran ilegal. Pelanggaran hukum maritim seperti penyelundupan manusia, perbudakan modern di kapal, dan eksploitasi awak kapal merupakan tantangan nyata yang menuntut integrasi antara penegakan hukum maritim dan prinsip-prinsip HAM [16].

Aparat penegak hukum menanggapi pelanggaran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang perkapalan secara tegas dan terkoordinasi, khususnya dalam rangka menjaga keamanan laut nasional. Bersama-sama, TNI AL, Badan Pengamanan Maritim (Bakamla), Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melakukan patroli rutin, memeriksa kapal, dan menegakkan hukum terhadap pelanggaran maritim. Pihak berwenang memiliki hak untuk menahan sebuah kapal, memeriksa dokumen lisensinya, mengambil tindakan terhadap awaknya, dan mengajukan gugatan pidana atau perdata jika mereka menemukan bahwa kapal tersebut tidak mematuhi peraturan keselamatan, melanggar jalur maritim, atau beroperasi secara ilegal di laut Indonesia [17].

Selain tindakan represif, aparat penegak hukum menerapkan strategi preventif dengan meningkatkan pengawasan, menyebarluaskan norma pelayaran, dan bekerja sama dengan negara lain untuk menghindari kejahatan lintas batas seperti penyelundupan, pencurian perikanan, dan pelanggaran perbatasan. Dalam insiden yang

parah, seperti pelanggaran di wilayah Laut Natuna Utara, otoritas keamanan laut secara aktif meningkatkan patroli dan mengusir kapal asing yang masuk tanpa izin. Tanggapan ini menunjukkan bahwa aparat penegak hukum Indonesia tidak hanya menegakkan aturan, tetapi juga berperan penting dalam menjaga kedaulatan dan stabilitas maritim nasional sesuai amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan prinsip-prinsip hukum maritim internasional [18].

Prinsip-prinsip HAM dalam konteks ini tercermin dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982) dan Konvensi Internasional tentang Perlindungan Hak Pekerja Migran (ICMW 1990). Dalam praktiknya, aparat penegak hukum maritim di Indonesia seperti TNI AL, Bakamla, dan Kementerian Kelautan dan Perikanan harus menjalankan tugasnya dengan menjunjung asas humanitas, termasuk menjamin keselamatan dan martabat manusia saat proses pemeriksaan, penahanan, atau deportasi terhadap pelanggar hukum laut [19].

Kasus lainnya seperti nelayan asing yang melanggar batas wilayah ZEE Indonesia tidak dapat ditangani semata dengan pendekatan represif. Perlakuan terhadap nelayan tersebut harus tetap menghormati hak-hak dasar mereka sesuai dengan prinsip *due process of law* dan perlindungan terhadap hak hidup serta keselamatan manusia. Hal ini sejalan dengan pandangan bahwa keamanan maritim sejatinya merupakan bagian dari keamanan manusia (*human security*), di mana perlindungan terhadap hak-hak dasar menjadi bagian integral dari stabilitas nasional [20].

Integrasi aspek HAM dalam kebijakan maritim juga mendukung reputasi Indonesia sebagai negara hukum yang menghormati nilai-nilai kemanusiaan dalam hukum internasional. Dengan demikian, implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tidak hanya memperkuat sistem hukum nasional, tetapi juga berkontribusi pada pemenuhan kewajiban internasional Indonesia dalam menjamin keamanan laut yang berkeadilan dan berperikemanusiaan [21].

Kelemahan dalam penegakan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran sebagian besar disebabkan oleh kurangnya kerjasama antar instansi, keterbatasan sumber daya, dan pengawasan lapangan yang tidak memadai. Meskipun banyak lembaga, seperti TNI AL, Bakamla, Kementerian Perhubungan, dan KKP, memiliki kewenangan kelautan, fungsi yang tumpang tindih dan kurangnya koordinasi seringkali menyebabkan penegakan hukum menjadi tidak efektif dan tidak terintegrasi. Akibat kurangnya koordinasi dan sistem informasi antar pejabat maritim, berbagai tindak

pidana seperti penyelundupan, pencurian ikan, kapal tanpa izin, dan pelanggaran batas wilayah terus berlanjut, seringkali mengurangi efektivitas dan integrasi penegakan hukum. Dan berperan penting dalam menjaga kedaulatan dan stabilitas maritim nasional sesuai dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan norma-norma hukum maritim internasional [22].

Selain itu, kurangnya armada patroli, fasilitas pemantauan, dan staf yang berkualitas membuat sulit untuk mengakses seluruh wilayah perairan Indonesia yang luas. Penegakan hukum di laut membutuhkan peralatan kontemporer seperti radar, satelit pemantau, dan sistem deteksi dini, tetapi ketersediaannya tetap terbatas. Menjaga kedaulatan dan stabilitas laut nasional sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan prinsip-prinsip hukum maritim internasional [23].

Di sisi lain, proses hukum terhadap pelanggaran maritim seringkali lambat karena minimnya spesialisasi aparat penegak hukum di bidang hukum laut, serta hambatan birokratis dalam koordinasi antar instansi. Situasi ini menunjukkan bahwa, meskipun kerangka legislatif Indonesia untuk perkapalan memadai, pelaksanaannya dalam praktiknya memiliki hambatan signifikan yang harus diatasi agar upaya menjaga keamanan dan kedaulatan maritim nasional dapat berfungsi dengan baik.

Penegakan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang perkapalan merupakan pilar penting dalam menjaga kedaulatan dan keamanan maritim nasional Indonesia. Secara normatif, aturan ini sangat luas karena mencakup semua aspek pelayaran, mulai dari keselamatan, keamanan, pelestarian lingkungan laut, dan pemantauan kapal asing. Namun, masalah berkembang selama tahap implementasi, di mana penerapan undang-undang di lapangan belum sepenuhnya efektif. Kelemahan mendasar adalah kurangnya koordinasi antar lembaga kelautan, yang terus tumpang tindih dan tidak memiliki komando yang jelas. Hal ini seringkali mengakibatkan reaksi yang lamban dan tidak efektif terhadap pelanggaran maritim. Lingkungan laut, termasuk pengawasan aktivitas kapal asing.

Selain itu, infrastruktur dan sumber daya manusia yang terbatas memberikan tantangan yang signifikan untuk mengoptimalkan penegakan hukum. Indonesia memiliki wilayah laut yang luas, tetapi kemampuan pengawasan tetap terbatas. Kondisi ini menciptakan peluang terjadinya pelanggaran seperti pencurian ikan, pelayaran ilegal, dan masuknya kapal asing secara tidak sah. Oleh karena itu, kami yakin bahwa sistem pengawasan kelautan memerlukan reformasi dan modernisasi kelembagaan, serta

peningkatan koordinasi antar pejabat seperti TNI AL, Bakamla, dan KKP. Penegakan hukum yang efektif tidak hanya melibatkan aturan yang kokoh, tetapi juga komitmen politik, teknologi maritim yang memadai, dan pemahaman hukum pelaut. Jika semua fitur tersebut dapat diimbangi, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tidak hanya menjadi instrumen hukum, tetapi juga menjadi alat strategis untuk meningkatkan posisi Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat dan berwibawa di mata dunia.

C. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian terhadap penerapan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang perkapalan, dapat disimpulkan bahwa undang-undang ini secara normatif telah membentuk kerangka hukum yang kuat untuk menjamin keamanan dan keselamatan maritim nasional. Namun, secara empiris implementasinya belum sepenuhnya efektif. Kelemahannya bukan terletak pada substansi undang-undang, melainkan pada aspek koordinasi kelembagaan, penegakan hukum, dan kesiapan Sumber Daya Maritim Nasional. Secara konseptual, Undang-Undang No. 17 tahun 2008 sudah sejalan dengan prinsip-prinsip hukum laut internasional seperti UNCLOS 1982 dan SOLAS 1974, yang menegaskan hak kedaulatan negara kepulauan atas laut teritorial dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Namun dalam prakteknya lemahnya sinergi antara lembaga penegak hukum kelautan seperti TNI AL, Bakamla, Kemenhub, dan KKP yang menyebabkan pengawasan dan penegakan pelanggaran di laut masih belum optimal.

Hal ini terbukti dari masih maraknya kasus penyelundupan, pencurian ikan, dan pelanggaran batas wilayah seperti kasus klaim garis putus-putus China di Laut Natuna Utara. Efektifitas Undang-Undang No. 17 tahun 2008 sangat bergantung pada penerapan prinsip supremasi hukum yang kuat, dimana setiap tindakan pemerintah maritim harus dilandasi landasan hukum yang jelas dan dilaksanakan secara terkoordinasi cara lintas instansi. Dan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tidak hanya menjadi instrumen hukum tata negara, tetapi juga harus dipandang sebagai instrumen strategis dalam memperkuat kedaulatan maritim dan menjaga posisi Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat, aman, dan berwibawa di tingkat regional dan internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] S. D. Kartika, "Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi Dan Penegakan Hukum".
- [2] R. Erwin, "Tanggung Jawab Negara Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal Sebagai Sarana Transportasi Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Indonesia," vol. 4, no. 2.
- [3] N. Paikah, "Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia," *Al-Adalah J. Huk. Dan Polit. Islam*, vol. 3, no. 2, hlm. 117–127, Jul 2019, doi: 10.35673/ajmpi.v3i2.194.
- [4] A. K. Wardani, "Maritime Security Regulation Concerning International Ship And Port Facility Security Code 2002 And Its Implementation In Indonesia," *Lampung J. Int. Law*, vol. 3, no. 1, hlm. 19–28, Mar 2021, doi: 10.25041/lajil.v3i1.1985.
- [5] R. Ardila dan A. K. Putra, "Sengketa Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (Studi Kasus Klaim Cina Atas Laut Natuna Utara)," *Uti Possidetis J. Int. Law*, vol. 1, no. 3, hlm. 358–377, Jun 2021, doi: 10.22437/up.v1i3.10895.
- [6] Y. Nurhayati, I. Ifrani, dan M. Y. Said, "Metodologi Normatif Dan Empiris Dalam Perspektif Ilmu Hukum," *J. Penegakan Huk. Indones.*, vol. 2, no. 1, hlm. 1–20, Jan 2021, doi: 10.51749/jphi.v2i1.14.
- [7] M. R. Iswardhana, A. Wibawa, dan H. C. Chotimah, "Strategi Keamanan Laut Pemerintah Indonesia Untuk Menjaga Keamanan Maritim," 2022.
- [8] C. Umam *dkk.*, "Metode Penelitian Kualitatif".
- [9] L. Administratum, "Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Laut Menurut Hukum Laut Di Indonesia," vol. 13, no. 2, 2025.
- [10] Y. M. P. Siregar, J. Pieris, dan W. S. Widiarty, "Analisis Yuridis Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar oleh Syahbandar Perikanan Berdasarkan Undang Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," 2024.
- [11] S. R. Nilasari, A. P. Marzaman, dan R. Kurniasari, "Doktrin Poros Maritim Dunia dan Keamanan di Bidang Maritim Studi Kasus: Perdagangan Narkotika di Jalur ALKI II," *J. Polit. Issues*, vol. 6, no. 1, hlm. 20–31, 2024, doi: 10.33019/jpi.v6i1.156.
- [12] M. Listiani dan D. Adhaini, "Negara Hukum dan Hak Asasi Manusia di Indonesia," vol. 2, no. 5, 2025.

- [13] K. A. A. Bediona, M. R. F. Herliansyah, H. Nurjaman, dan D. Syarifuddin, "Analisis Teori Perlindungan Hukum Menurut Philipus M Hadjon Dalam Kaitannya Dengan Pemberian Hukuman Kebiri Terhadap Pelaku Kejahatan Seksual".
- [14] Y. Sitepu, J. Pieris, dan W. S. Widiarty, "Tumpang Tindih Kewenangan Aparat Penegak Hukum dalam Pemeriksaan Kapal-Kapal Niaga yang Menghambat Pertumbuhan Perekonomian di Indonesia," *J. Sos. Teknol.*, vol. 5, no. 6, Jun 2025, doi: 10.59188/jurnalsostech.v5i6.32176.
- [15] J. N. Supit, Y. O. Aguw, dan N. L. Lengkong, "Penegakan Hukum Terhadap Keamanan Laut Di Wilayah Perbatasan Menurut Hukum Laut Indonesia".
- [16] P. S. R. Dian Anggi Rahayu¹, "Optimalisasi Peran Corporate Social Responsibility (CSR) Terhadap Kebijakan Ekspor Pasir Laut Dengan Prinsip Perlindungan Lingkungan," Jun 2025, doi: 10.5281/ZENODO.15689233.
- [17] E. Kurniawan, S. Borman, dan N. Handayati, "Penegakan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal Yang Terlibat Dalam Kejahatan Perompakan Kapal Di Wilayah Laut Indonesia," vol. 5, no. 05, 2025.
- [18] O. L. Larsson dan J. J. Widen, "The European Union as a Maritime Security Provider – The Naval Diplomacy Perspective," *Stud. Confl. Terror.*, vol. 47, no. 12, hlm. 1724–1746, Des 2024, doi: 10.1080/1057610X.2022.2058863.
- [19] M. Simanjuntak, "Penyelesaian Sengketa Batas Laut Antara Indonesia Dengan Negara-Negara Tetangga Ditinjau Dari Konvensi Pbb Tahun 1982 Tentang Hukum Laut (Unclos 1982)," *Honeste Vivere*, vol. 34, no. 2, hlm. 176–196, Jul 2024, doi: 10.55809/hv.v34i2.341.
- [20] N. R. Kapang, "Penetapan Batas Wilayah Laut Zona Ekonomi Eksklusif (Zee) Antar Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional," 2024.
- [21] A. B. Prasetyo, B. T. Usodo, dan U. Cahyono, "Pengaruh Peningkatan Deterrence Effect Kapal Selam Terhadap Wilayah Maritim," *J. Ind. Eng.*, vol. 6, no. 5, 2025.
- [22] Maria Phlisia Wulandari Modo, Heryanto Amalo, dan Darius Antonius Kian, "Penerapan Hukum Pidana terhadap Tindak Pidana dalam Pelayanan Angkutan Laut di Pelabuhan Bolok Kupang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran," *Eksekusi J. Ilmu Huk. Dan Adm. Negara*, vol. 2, no. 2, hlm. 46–63, Mar 2024, doi: 10.55606/eksekusi.v2i2.1075.

- [23] A. M. Ridha, M. Heri, dan B. T. Setiaji, "Urgensi Penyatuan Lembaga Penegak Hukum di Laut Indonesia," *Leg. J. Huk.*, vol. 16, no. 1, hlm. 1, Jul 2024, doi: 10.33087/legalitas.v16i1.556.