

**TANGGUNG JAWAB PEMILIK KAPAL YANG NAHKODA KAPALNYA
BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
(Studi Komparatif Hukum Pelayaran Indonesia dan Singapura)**

Skripsi



**UNIVERSITAS ISLAM MALANG
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2026**

SUMMARY

THE RESPONSIBILITY OF SHIP OWNERS WHOSE CAPTAINS SAIL WITHOUT A SAILING PERMIT (A Comparative Study of Indonesian and Singaporean Maritime Law)

Lavi Maghfiroh

Faculty of Law, Islamic University of Malang

This thesis research raises the issue of the responsibility of ship owners whose captains sail without a sailing permit (SPB) according to the positive laws applicable in Indonesia and Singapore. The choice of this theme is motivated by the importance of compliance with laws and regulations in shipping, where the SPB serves as legal evidence that guarantees the safety and security of navigation. Based on this, the problems addressed in this thesis are as follows: 1. What are the obligations of ship owners according to Law No. 17 of 2008 concerning Shipping and the Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996? 2. What are the legal responsibilities of ship owners whose captains sail without an SPB?

This research is normative legal research using a legislative approach, a conceptual approach, and a comparative approach. Legal materials were collected through a literature study method using primary and secondary legal materials. Furthermore, these legal materials were reviewed and analyzed descriptively and qualitatively.

The results of this study show that ship owners under Law No. 17 of 2008 on Shipping have the following obligations: to have a Certificate of Seaworthiness (SPB), to remove ship frames, to ensure ship insurance, to report ship arrivals at ports, to ensure ship seaworthiness, to register ships, and to measure ships. Meanwhile, according to the Singapore Port Maritime Authority Act of 1996, ship owners have the following obligations: to have a sailing permit, to ensure the ship is seaworthy, and to register the ship. The legal responsibility of ship owners whose captains sail without an SPB is not comprehensively regulated in Law No. 17 of 2008 concerning Shipping, but they can be held liable for any losses arising from unlawful acts committed by the ship's captain based on the principle of vicarious liability (Article 1367 of the Civil Code). Meanwhile, according to the shipping laws applicable in Singapore, ship owners whose captains sail without a Letter of Approval to Sail may be subject to administrative sanctions and a fine of \$10,000 and the ship (Article 46 of the Singapore Maritime and Port Authority Act 1996) as well as pay compensation to victims who suffer losses in the event of an accident during the voyage.

Keywords: Liability, Ship Owner, Sailing Permit.

RINGKASAN
TANGGUNG JAWAB PEMILIK KAPAL YANG NAHKODA KAPALNYA
BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
(Studi Komparatif Hukum Pelayaran Indonesia dan Singapura)

Lavi Maghfiroh

Fakultas Hukum, Universitas Islam Malang

Penelitian dalam bentuk skripsi ini mengangkat permasalahan tanggung jawab pemilik kapal yang nahkoda kapalnya berlayar tanpa surat persetujuan berlayar (SPB) menurut hukum positif yang berlaku di Indonesia dan Singapura. Pilihan tema tersebut dilatarbelakangi oleh pentingnya kepatuhan terhadap peraturan perUndang-Undangan dalam pelayaran, di mana SPB berfungsi sebagai bukti legal yang menjamin keselamatan dan keamanan navigasi. Berdasarkan hal tersebut maka rumusan masalah yang diambil dalam penulisan skripsi sebagai berikut: 1. Apa kewajiban pemilik kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Undang-Undang Otoritas Maritim Pelabuhan Singapura tahun 1996 (*Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*)? 2. Bagaimana tanggung jawab hukum pemilik kapal yang nahkoda kapalnya berlayar tanpa SPB?

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan perUndang-Undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan komparatif. Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui metode studi literatur dengan menggunakan bahan hukum primer maupun sekunder. Selanjutnya, bahan hukum tersebut dikaji dan dianalisis secara diskriptif kualitatif.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pemilik kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memiliki kewajiban: memiliki SPB, menyingkirkan kerangka kapal, memastikan asuransi kapal, melaporkan kedatangan kapal di Pelabuhan, memastikan kapal laiklaut, pendaftaran kapal, dan pengukuran kapal. Sedangkan, menurut Undang-Undang Otoritas Maritim Pelabuhan Singapura tahun 1996, pemilik kapal memiliki kewajiban: Memiliki Izin berlayar, memastikan kapal laiklaut, pendaftaran kapal. Tanggung jawab hukum pemilik kapal yang nahkoda kapalnya berlayar tanpa SPB belum di atur secara komprehensif dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran namun dapat dimintai tanggung jawab atas segala kerugian yang timbul akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh nahkoda kapal berdasarkan prinsip tanggung jawab pengganti atau *vicarious liability* (Pasal 1367 KUH Perdata). Sedangkan, menurut hukum pelayaran yang berlaku di Singapura, pemilik kapal yang nahkoda kapalnya berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar dapat dikenakan sanksi administrative dan denda \$10.000 dan kapal (Pasal pasal 46 Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura tahun 1996) serta membayar ganti rugi kepada korban yang mengalami kerugian apabila terjadi kecelakaan dalam pelayaran.

Kata Kunci: Tanggung Jawab, Pemilik Kapal, Surat Persetujuan Berlayar.

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang wilayah daratannya meliputi 13.667 pulau, baik yang berukuran besar maupun kecil. Pulau-pulau tersebut tersebar di wilayah perairan yang sangat luas, yang dibatasi oleh elemen udara dan ruang angkasa.¹ Kondisi geografis ini menjadikan transportasi laut memiliki peran yang sangat penting sebagai penghubung antar pulau, alat pengangkutan barang dan penumpang, serta sebagai penunjang pemerataan pertumbuhan ekonomi nasional.

Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.² Tujuan pelayaran adalah untuk memperlancar arus perpindahan orang atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional. Dalam menjalankan aktivitas pelayaran, aspek keselamatan dan keamanan menjadi hal yang sangat penting untuk diperhatikan oleh seluruh pihak yang terlibat, baik pemerintah, pemilik kapal, maupun nahkoda kapal.

Peristiwa kapal wisata KM Carpediem yang terbakar di perairan sekitar Pulau Siaba, Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur pada Februari 2024 menjadi contoh nyata pentingnya

¹ E.Kartini, *Hukum Maritim* (CV.Budi Utama, 2015).

² Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

pengaturan pelayaran. Kapal tersebut diketahui berlayar tanpa memiliki Surat persetujuan berlayar yang sah dari Syahbandar.³ Walaupun seluruh penumpang dan awak kapal berhasil dievakuasi dengan selamat tanpa korban jiwa, kejadian ini menyebabkan kerugian materiil yang cukup besar dan memperlihatkan besarnya risiko yang mungkin terjadi jika kapal beroperasi tanpa izin resmi. Insiden ini menjadi perhatian serius karena mengancam keselamatan para penumpang dan berpotensi menurunkan kepercayaan wisatawan terhadap transportasi laut di kawasan pariwisata yang strategis di Indonesia.

Dalam hukum kemaritiman Indonesia, setiap kapal yang akan berlayar diwajibkan memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Kewajiban ini diatur dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar. Untuk memperoleh surat persetujuan berlayar, kapal yang akan berlayar harus memenuhi sejumlah prasyarat penting, salah satunya adalah kelaiklautan kapal.⁴ Sesuai dengan pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal berarti kondisi kapal yang memenuhi semua ketentuan keselamatan, upaya pencegahan pencemaran di perairan, pengaturan awal kapal, batas muat

³ Henry, 'Kapal Wisata Labuan Bajo Kembali Kecelakaan, Wisatawan Diimbau Jangan Naik Kapal Tanpa Izin Berlayar', *Liputan6.Com*, 2024<<https://www.liputan6.com/lifestyle/read/5522083/kapal-wisata-labuan-bajo-kembali-kecelakaan-wisatawan-diimbau-jangan-naik-kapal-tanpa-izin-berlayar?page=2>>.

⁴ Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

dan pemuatan, serta menjamin kesejahteraan awak dan kesehatan penumpang.⁵

Sebelum Syahbandar mengeluarkan surat persetujuan berlayar, dilakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan dokumen kapal dan persyaratan lainnya. Jika tidak ditemukan pelanggaran terhadap peraturan, surat izin berlayar dapat diterbitkan. Namun, apabila terdapat pelanggaran atau kekurangan pada kapal, surat izin tersebut tidak akan diberikan. Dalam situasi tersebut, Nahkoda atau pemilik kapal diwajibkan untuk:⁶

1. Melengkapi kekurangan yang ada.
2. Mengurangi muatan atau penumpang jika melebihi batas.
3. Menyelesaikan dokumen yang sudah kadaluwarsa atau tidak berlaku.

Surat persetujuan berlayar ini sebagai persyaratan untuk beroperasi secara legal di perairan nasional. Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenakan sanksi pidana yang tidak hanya kepada nahkoda sebagai pelaksana tetapi juga pemilik kapal sebagai penanggung jawab utama. Jika sebuah kapal berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).⁷

⁵ Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁶ Sari.Purnama Julia Rusli, Zaili, 'Pengawasan Syahnbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan, Dan Ketertiban Penumpang Di Pelabuhan Tembilan.', 2014.

⁷ Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Penegakan hukum terhadap pemilik kapal yang beroperasi tanpa izin atau melanggar aturan lain bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia, sehingga keselamatan dan keamanan transportasi sangat berpengaruh pada pembangunan negara dan kesejahteraan masyarakat.⁸ Adapun sanksi administratif sesuai yang dijelaskan dalam pasal 254 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yaitu berupa: peringatan, pembekuan izin, dan pencabutan izin.⁹ Dengan penerapan sanksi pidana dan administratif, diharapkan pemilik kapal akan lebih patuh terhadap peraturan yang berlaku. Hal ini penting untuk mencegah kecelakaan dan insiden di laut yang dapat menimbulkan kerugian bagi berbagai pihak. Oleh karena itu, pemilik kapal wajib memastikan bahwa seluruh aspek operasionalnya, termasuk perizinan dan dokumen yang diperlukan, telah memenuhi ketentuan sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran serta peraturan terkait lainnya. Kepatuhan terhadap aturan ini bukan hanya untuk menghindari sanksi, tetapi juga untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kelancaran pelayaran di perairan Indonesia.¹⁰ Berbeda dengan Indonesia, Singapura sebagai salah satu negara maritim dengan sistem hukum pelayaran yang ketat telah mengatur secara lebih jelas mengenai kewajiban dan tanggung jawab pemilik kapal. Dalam Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996,

⁸ Naufal Muammar and Ansyari Mosyofa, 'KEBIJAKAN MARITIM INDONESIA DALAM MENUNJANG SISTEM KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT', *Riset Sains Dan Teknologi Kelautan*, 7.1 (2024), 46–50 <<https://doi.org/10.62012/sensistek.v7i1.31639>>.

⁹ Pasal 254 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

¹⁰ Hiskia Lele, 'TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA PELAYARAN (Studi Putusan Nomor : 319 / Pid . B / 2020 / PN Pal)', 12.2 (2024).

pemilik kapal dapat dikenakan sanksi administratif dan denda apabila kapal berlayar tanpa izin yang sah, termasuk apabila pelanggaran tersebut dilakukan oleh nahkoda. Perbedaan pengaturan ini menarik untuk dikaji lebih lanjut, khususnya dalam rangka memperkuat sistem pertanggungjawaban hukum pemilik kapal di Indonesia.

Dengan mempertimbangkan latar belakang yang dijelaskan, penulis termotivasi guna melaksanakan kajian mengenai permasalahan tanggung jawab pemilik kapal terhadap nahkoda kapal yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar. Penulis bertujuan untuk meneliti isu ini dalam konteks komparatif, membandingkan hukum pelayaran Indonesia dengan Singapura, yang juga memiliki regulasi maritim yang ketat. Skripsi dengan judul "Tanggung Jawab Pemilik Kapal yang Nahkoda Kapalnya Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Studi Komparatif Hukum Pelayaran Indonesia dan Singapura)" ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang mendalam mengenai tanggung jawab hukum pemilik kapal dan dampak dari pelanggaran aturan pelayaran. Hal ini penting untuk memperkuat penegakan hukum pelayaran di Indonesia dan memastikan keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasional kapal.

B. Rumusan Masalah

- A. Apa kewajiban pemilik kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan menurut Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996 (*Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*)?

- B. Bagaimana tanggung jawab hukum pemilik kapal yang nahkoda kapalnya berlayar tanpa surat persetujuan berlayar?

C. Tujuan

1. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan kewajiban pemilik kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan menurut Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996 (*Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*)
2. Untuk menganalisis tanggung jawab hukum pemilik kapal yang nahkoda kapalnya berlayar tanpa surat persetujuan berlayar.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman mendalam tentang aspek hukum mengenai tanggung jawab pemilik kapal atas pelayaran tanpa surat persetujuan berlayar dan diharapkan menambah wawasan keilmuan mengenai peraturan dan sanksi hukum atas pelanggaran pelayaran tanpa surat persetujuan berlayar.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini di harapkan dapat memberikan manfaat secara praktis kepada *stakeholders* atau pihak-pihak yang terkait langsung dengan hasil penelitian.

- a. Pemilik Kapal

Hasil penelitain ini diharapkan dapat dijadikan sebagai dasar pijakan dalam pelaksanaan tanggung jawab pemilik kapal agar

dapat meningkatkan kepatuhan pada peraturan pelayaran serta menjaga keselamatan dan keamanan operasional kapal.

b. Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dan peningkatan kesadaran hukum bagi masyarakat pelayaran agar mematuhi peraturan perizinan yang telah ditentukan oleh Syahbandar.

E. Orisinalitas Penelitian

Penelitian ini mempunyai kesamaan dengan penelitian lainnya yang mengkaji tentang kapal yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar (port clearance). Meskipun demikian, skripsi ini memiliki perbedaan bila disandingkan dengan studi terdahulu. Beberapa penulisan di bidang hukum yang membahas tema serupa yaitu:

Skripsi yang pertama, dengan judul "TINJAUAN YURIDIS TINDAK PIDANA PELANGGARAN TERHADAP NAHKODA BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR" yang disusun oleh Dewi Puspita Sari. Penelitian ini memiliki kesamaan yakni sama-sama membahas tentang pelayaran tanpa surat persetujuan berlayar, perbedaannya dalam penelitian sebelumnya fokus menganalisis pertimbangan hakim dalam menjatuhkan sanksi pidana nahkoda kapal yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar kapal perikanan.

Skripsi yang kedua, dengan judul "PENEGAKAN HUKUM PIDANA BERLAYAR TANPA IZIN DAN SURAT PERSETUJUAN DARI SYAHBANDAR DI WILAYAH HUKUM PENGADILAN TANJUNG BALAI KARIMUN (Studi Kasus)"

yang disusun oleh Alif Muhammad Farhan. Penelitian ini memiliki kesamaan yakni sama-sama membahas tentang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar, perbedaannya dalam penelitian sebelumnya fokus terhadap penegakan hukum pidana berlayar tanpa surat persetujuan syahbandar dan kendala di lapangan (PN Tanjung Balai Karimun).

Berdasarkan persamaan dan perbedaan yang terdapat dalam penelitian tersebut, terdapat kebaruan atas penelitian ini, yakni:

NO.	PROFIL	JUDUL
1.	DEWI PUSPITA SARI SKRIPSI UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG SEMARANG	TINJAUAN YURIDIS TINDAK PIDANA PELANGGARAN TERHADAP NAHKODA KAPAL AKAN BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
	RUMUSAN MASALAH	
	1. Apa dasar hukum bagi hakim dalam menjatuhkan sanksi pidana terhadap nahkoda kapal perikanan yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar (Studi Putusan Nomor: 212/Pid.Sus/2016/PN. Pti)? 2. Bagaimana pertimbangan hakim dalam menjatuhkan sanksi pidana nahkoda kapal yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar kapal perikanan (Studi Putusan Nomor: 212/Pid.Sus/2016/PN. Pti)?	
	HASIL PENELITIAN	
	1. Dasar hukum bagi hakim dalam menjatuhkan sanksi pidana terhadap nahkoda kapal perikanan yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar (Studi Putusan Nomor: 212/Pid.Sus/2016/PN.Pti. Telah dijatuhkan sanksi pidana berdasarkan tindak pidana Pasal 98 jo Pasal 42 ayat (3) Undang-Undang Nomor 45 tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan telah terpenuhi, majelis hakim menjatuhkan	

	pidana kepada Terdakwa dengan pidana penjara selama 3 (tiga) bulan, dan menetapkan pidana tersebut tidak usah dijalani kecuali jika dikemudian hari ada putusan hakim yang menentukan lain disebabkan karena terpidana melakukan suatu tindak pidana sebelum masa percobaan selama 6 (enam) bulan berakhir; dan Menjatuhkan pidana denda sejumlah Rp 2.000.000,- (dua juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayarkan maka di ganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan. 2. Pertimbangan hakim dalam menjatuhkan sanksi pidana nakhoda kapal yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar kapal perikanan (Studi Putusan Nomor: 212/Pid.Sus/2016/PN. Pti). Pertimbangan hakim ini dilihat dari keadaan yang memberatkan dan meringankan terdakwa. Keadaan yang memberatkan tersebut karena terdakwa tidak membawa dokumen yang seharusnya diikutsertakan dalam kapal tersebut. Sedangkan keadaan yang meringankan tersebut adalah, terdakwa mengaku terus terang dan bersikap sopan dalam persidangan, terdakwa menyesali perbuatannya, dan terdakwa merupakan tulang punggung keluarga.	
	PERSAMAAN	Membahas mengenai pelanggaran terhadap pelayaran tanpa surat persetujuan berlayar (port clearance).
	PERBEDAAN	Penelitian sebelumnya lebih fokus membahas tentang sanksi terhadap nakhoda kapal perikanan, dan pertimbangan hakim dalam menjatuhkan sanksi pidana nakhoda kapal yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar.
	PROFIL	JUDUL

ALIF MUHAMMAD FARHAN SKRIPSI UNIVERSITAS ISLAM RIAU PEKANBARU	PENEGAKAN HUKUM PIDANA BERLAYAR TANPA IZIN DAN SURAT PERSETUJUAN DARI SYAHBANDAR DI WILAYAH HUKUM PENGADILAN TANJUNG BALAI KARIMUN (Studi Kasus)
--	---

	RUMUSAN MASALAH
	1. Bagaimana penegakan hukum pidana berlayar tanpa izin dan surat persetujuan dari syahbandar (116/pid.sus/2020/PN Tbk? 2. Apa hambatan serta kendala dalam penegakan hukum pada tindak pidana berlayar tanpa izin dan surat persetujuan berlayar (port clearance)?
	HASIL PENELITIAN
	1. Implementasi Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin dan SPB, hukuman terhadap pelaku tindak pidana pelayaran dan surat pernyataan persetujuan dari Syahbandar dengan menerapkan pasal 323 ayat (1) Jo Pasal 219 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terhadap terdakwa bahwa terdakwa tepat terbukti bersalah merujuk pada apa yang diungkapkan dalam persidangan. Hakim memberikan putusan pemidanaan terhadap si terdakwa dengan hukuman penjara dalam waktu 1 (satu) tahun serta 6 (enam) bulan serta penetapan denda senilai kurang lebih Rp. 100.000.000, (Seratus juta rupiah) yang pemberlakuan jika denda tidak dibayarkan oleh Terdakwa oleh Terdakwa, akan digantikan dengan pidana tahanan dalam masa 3 (tiga) bulan. 2. Kendala Dalam Penegakan Hukum Terhadap Tindak pelanggaran aktivitas berlayar Tanpa izin Dan surat Persetujuan Dari Syahbandar (SPB) yakni dari kesadaran masyarakat tentang penyelundupan kurang memahami tentang tindak pidana tentang pelayaran serta kurang kesadaran masyarakat bahwa membuat SPB sulit dan jika tidak ada uang pelicin maka tidak jadi dan ingin instan dan sangat terjangkau dan murah, bila tidak membuat izin atau pun berlayar tanpa izin tersebut.

	PERSAMAAN	Membahas permasalahan hukum terkait kegiatan berlayar tanpa surat persetujuan berlayar.
	PERBEDAAN	Penelitian sebelumnya fokus lebih fokus terhadap penegakan hukum pidana dan kendala di lapangan (PN Tanjung Balai Karimun).

Adapun penelitian ini adalah

PROFIL	JUDUL
LAVI MAGHFIROH PROPOSAL SKRIPSI UNIVERSITAS ISLAM MALANG	TANGGUNG JAWAB PEMILIK KAPAL YANG NAHKODA KAPALNYA BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (Studi Komparatif Hukum Pelayaran Indonesia dan Singapura)
RUMUSAN MASALAH	
1. Apa kewajiban pemilik kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan menurut Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996 (<i>Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996</i>)? 2. Bagaimana tanggung jawab pemilik kapal yang nahkoda kapalnya berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar?	
NILAI KEBARUAN	
1. Tanggung jawab hukum pemilik kapal terhadap nahkoda yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar (port clearance). 2. Terkait Perbandingan regulasi di Indonesia dan Singapura, penelitian ini memberikan wawasan baru standart keselamatan maritim yang dapat menjadi acuan reformasi hukum di Indonesia. 3. Terkait pentingnya kewajiban administratif pemilik kapal terkait surat persetujuan berlayar, serta perlunya pengawasan kepatuhan dalam pengelolaan dokumen.	

F. Metode penelitian

Studi hukum merupakan suatu proses untuk menemukan aturan, prinsip dasar, dan doktrin hukum yang dapat digunakan sebagai solusi terhadap masalah hukum yang sedang di hadapi.¹¹ Sedangkan penelitian adalah kegiatan ilmiah yang berdasar pada pengamatan dan analisis secara sistematis dan terstruktur. Tujuan dari penelitian ini ialah untuk mengungkap kebenaran mengenai wujud dari keinginan manusia supaya menahami situasi yang di hadapi.¹²

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif yaitu mengumpulkan berbagai sumber yang meliputi prinsip hukum, dan kebijakan hukum. Proses tersebut dijalankan untuk mendapatkan dasar ilmiah yang mendalam dan menyeluruh mengenai topik yang sedang di teliti.¹³

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan penelitian normatif. Terdapat pendekatan untuk menyusun penelitian berikut, yakni dengan pendekatan perUndang-Undangan (*Statute Approach*), Pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan komparatif (*comparative approach*), Pengertian dari 3 (tiga) pendekatan tersebut adalah:

a. Pendekatan PerUndang-Undangan (*statute approach*)

¹¹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Prenadamedia Group, 2013), 35.

¹² Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1986), 3.

¹³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi* (Jakarta: Kencana, 2024), 47.

Pendekatan ini dilakukan dengan mengkaji seluruh peraturan perUndang-Undangan dan regulasi yang relevan dengan masalah hukum yang menjadi obyek penelitian.¹⁴

b. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan konseptual adalah metode yang didasarkan pada berbagai pandangan dan doktrin hukum yang berkembang, dengan tujuan menemukan gagasan-gagasan yang membentuk pengertian, konsep, serta asas hukum yang relevan.

c. Metode pendekatan komparatif (*comparative approach*)

Pendekatan ini dilakukan dengan membandingkan system hukum, atau Undang-Undang suatu negara dengan Undang-Undang dari satu atau lebih negara lain yang mengatur hal serupa, termasuk putusan pengadilan. Dalam kajian perbandingan hukum, analisis dapat dilakukan secara spesifik maupun umum. Tujuan dari perbandingan ini adalah untuk mengidentifikasi persamaan dan perbedaan antara masing-masing sistem.¹⁵

3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Sebagaimana jenis penelitian yang digunakan penulis adalah penelitian hukum normatif, maka sumber bahan hukum penelitian yang digunakan adalah sebagai berikut:

1) Bahan Hukum Primer

¹⁴ M.Hum Dr. Muhaimin, SH., *Metode Penelitian Hukum*, 2020.

¹⁵ Ibid, hlm.57.

Mukti Fajar dan Yulianto Achmad,¹⁶ menjelaskan bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas, yaitu merupakan hasil dari tindakan atau kegiatan yang dilakukan oleh lembaga yang berwenang untuk itu bahan hukum primer dapat berupa:

- a. Undang-Undang Dasar 1945;
 - b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD);
 - c. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer);
 - d. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
 - e. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
 - f. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan;
 - g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 01 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penerbitan surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance);
 - h. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.
 - i. Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996 (*Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*)
- 2) Bahan Hukum Sekunder

¹⁶ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, op, cit, hlm 157.

Bahan hukum sekunder, yaitu memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, yaitu:

- a) Buku buku yang berkaitan dengan judul dan permasalahan yang akan dikaji dalam penulisan penelitian ini.
- b) Hasil penelitian dan karya tulis ilmiah yang berkaitan dengan penelitian ini.
- c) Jurnal hukum dan literatur yang terkait dengan penulisan penelitian ini.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yaitu:

- a) Kamus Hukum.
- b) KBBI.

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Dalam Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data berupa studi pustaka. Menurut Sugiyono, studi pustaka merupakan langkah awal dalam proses pengumpulan data.¹⁷ Sementara itu, Nazir menjelaskan bahwa studi pustaka adalah kegiatan menelaah secara mendalam berbagai sumber tertulis seperti buku, catatan, dan laporan yang relevan dengan masalah penelitian. Melalui studi pustaka, peneliti dapat mengumpulkan berbagai referensi dan informasi dari beragam sumber, termasuk peraturan perUndang-Undangan, buku,

¹⁷ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D* (Bandung, CV Alfabeta, 2017).

jurnal ilmiah, tesis, skripsi, putusan pengadilan, serta dokumen lainnya yang berkaitan dengan penelitian.¹⁸

5. Teknik Analisis Bahan Hukum

Pada penelitiannya, penulis mengimplementasikan teknik interpretasi gramatikal dan sistematis.

a. Interpretasi gramatikal merupakan teknik analisis yang menafsirkan kata-kata pada UU berdasarkan kaidah bahasa serta hukum tata bahasa.¹⁹ Pada studi berikut, peneliti hendak menerapkan interpretasi gramatikal untuk menganalisis regulasi terkait tanggung jawab pemilik kapal yang nahkoda kapalnya berlayar tanpa surat persetujuan berlayar.

b. Interpretasi sistematis yakni metode penafsiran yang dilaksanakan guna mengamati serta mengkaji keterkaitan antar pasal, baik dalam satu Undang-Undang ataupun Undang-Undang yang berbeda. Pendekatan ini melihat pasal-pasal tersebut menjadi satu kesatuan guna pemahaman arti serta tujuan atas suatu aturan pada pasal-pasal tersebut.²⁰

¹⁸ Moh Nazir, *Metode Penelitian* (Bogor, Ghalia Indonesia, 2013).

¹⁹ Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis)* (Jakarta: Toko Gunung Agung, 2022).

²⁰ Tim Penyusun kamus Pusat, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, 2008).

G. Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab Pendahuluan ini berisikan mengenai landasan filoso-fis, yuridis serta urgensi masalah dirumuskan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, nilai kebaruan atau orisinalitas penelitian, metode penelitian yang digunakan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab tinjauan pustaka ini berisi uraian mengenai tanggung jawab, pelayaran, nahkoda, pemilik kapal, syahbandar, dan surat persetujuan berlayar.

BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas atau menguraikan hasil penelitian yang telah tertulis pada rumusan masalah yakni *Pertama* Apa kewajiban pemilik kapal menurut UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan menurut Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996 (*Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*) dan *kedua* Bagaimana tanggung jawab pemilik kapal yang nahkoda kapalnya berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar.

BAB IV : PENUTUP

Pada bab ini akan dipaparkan kesimpulan atau keseluruhan uraian hasil penelitian dan pembahasan serta saran-saran sebagai sumbangsih pemikiran penulis.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat peneliti memperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan pembahasan mengenai kewajiban pemilik kapal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dapat disimpulkan bahwa pemilik kapal memiliki kewajiban untuk memastikan keselamatan dan kepatuhan hukum dalam setiap aktivitas pelayaran. Kewajiban ini mencakup pendaftaran kapal, penyingkiran bangkai kapal, memastikan kelaikan laut, mengasuransikan kapal, melaporkan kedatangan ke syahbandar beserta dokumen terkait, serta memperbaiki alat telekomunikasi yang rusak. Sementara itu, di Singapura berdasarkan *Maritime and Port Authority* (MPA) mewajibkan untuk tidak meninggalkan kapal tanpa izin pelabuhan (*port clearance*), menetapkan persyaratan yang lebih ketat, seperti mewajibkan manifest barang dan daftar kru untuk izin Pelabuhan yang diatur di dalam Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura tahun 1996 (*Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*). Perbandingan ini mencerminkan bahwa meskipun Indonesia memiliki regulasi yang jelas, pendekatannya masih perlu ditingkatkan agar sesuai dengan standar tinggi yang diterapkan di Singapura. Langkah ini penting untuk

meningkatkan keselamatan pelayaran serta melindungi kepentingan ekonomi dan lingkungan maritim Indonesia.

2. Pemilik kapal tidak bertanggung jawab secara langsung atas pelayaran kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB), karena Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menempatkan kewajiban memiliki SPB sebagai kewenangan atribusi nahkoda yang melekat pada jabatannya. Oleh karena itu, nahkoda bertanggung jawab secara pribadi dan jabatan, baik secara administratif maupun pidana, atas pelayaran tanpa SPB. Pemilik kapal hanya dapat dimintai tanggung jawab secara tidak langsung dan terbatas apabila terbukti adanya perintah, pembiaran, atau kelalaian dalam penyelenggaraan usaha pelayaran. Perbandingan dengan Singapura menunjukkan perbedaan pendekatan, di mana Indonesia menitikberatkan pertanggungjawaban pada nahkoda, sedangkan Singapura memperluas tanggung jawab kepada pemilik kapal melalui sanksi administratif dan denda.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, peneliti memberikan beberapa saran yang dianggap perlu untuk dilaksanakan, yaitu:

1. Pemilik Kapal hendaknya untuk meningkatkan kesadaran melalui pelatihan rutin mengenai kewajiban hukum dan keselamatan pelayaran, serta berinvestasi dalam teknologi dan infrastruktur yang modern untuk memastikan kapal selalu dalam kondisi laik laut. Serta penegakan hukum terkait kepemilikan SPB dan sanksi yang lebih tegas perlu

diterapkan untuk mendorong kepatuhan pemilik kapal terhadap peraturan yang ada.

2. Nahkoda sebaiknya mematuhi tanggung jawabnya dengan melakukan pelaporan yang tepat waktu dan akurat kepada Syahbandar, serta memastikan prosedur kesiapsiagaan yang jelas untuk situasi darurat. Komunikasi yang efektif dengan pemilik kapal juga sangat penting untuk menjamin ketersediaan semua peralatan dan dokumen yang diperlukan, mendukung keselamatan selama pelayaran. Dari perspektif penelitian, perlu memperkuat penegakan hukum terhadap pelanggaran kewajiban pemilik kapal. Kajian mendalam tentang kekosongan hukum terkait tanggung jawab pemilik yang nahkodanya berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sangat diperlukan. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengkaji pertanggungjawaban pidana pemilik kapal secara lebih mendalam atau memperluas perbandingan dengan negara maritim lain guna memperkaya pengembangan hukum pelayaran di Indonesia.



Daftar Pustaka

- Ali, Achmad, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis)* (Jakarta: Toko Gunung Agung, 2022)
- Archinius, Benyamin, Ricchi, 'Implementasi Kewajiban Hukum Bagi Pemilik Kapal Untuk Menyingkirkan Kerangka Kapal Dan/Atau Muatannya Yang Mengganggu Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi: Perairan Pelabuhan Belawan Sum)' (Universitas Medan Area, 2020)
- Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, 'Dirjen Hubla: Para Nakhoda Kapal Harus Taati Kewajiban Dalam Menangani Penumpang', *Admin Portal*, 2017
<<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4534/dirjen-hubla-para-nakhoda-kapal-harus-taati-kewajiban-dalam-menangani-penumpang>> [accessed 18 November 2025]
- Dr. Muhaimin, SH., M.Hum, *Metode Penelitian Hukum*, 2020
- E.Kartini, *Hukum Maritim* (CV.Budi Utama, 2015)
- , *Hukum Maritim* (Deepublish, 2015)
- Febryan, A.R.I.A.F., 'Optimalisasi Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Terhadap Keselamatan Pelayaran Oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang', *Karya Tulis*, 2019
- Fresticia, Afsa Annisa, 'Vicarious Liability Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata', *Fakta Hukum*, 2022
<[https://lbhpengayoman.unpar.ac.id/vicarious-liability-berdasarkan-kitab-undang-undang-hukum-perdata/#:~:text=Vicarious liability dapat digunakan dalam,orang yang berada dalam tanggungannya .&text=Kitab Undang-Undang Hukum Perdata%2C Burgelijk Wetboek voor Indonesie%2C,Staatsblad Tahun 1847 Nomor 23\).](https://lbhpengayoman.unpar.ac.id/vicarious-liability-berdasarkan-kitab-undang-undang-hukum-perdata/#:~:text=Vicarious liability dapat digunakan dalam,orang yang berada dalam tanggungannya .&text=Kitab Undang-Undang Hukum Perdata%2C Burgelijk Wetboek voor Indonesie%2C,Staatsblad Tahun 1847 Nomor 23).>)>
- Hamzah, Andi, *Kamus Hukum* (Ghalia Indonesia, 2005)
- Henry, 'Kapal Wisata Labuan Bajo Kembali Kecelakaan, Wisatawan Diimbau Jangan Naik Kapal Tanpa Izin Berlayar', *Liputan6.Com*, 2024
- Indonesia, Universitas Kristen, 'Perlindungan Hukum Dan Tanggung Jawab Hukum Bagi Pemilik Kapal Atas Musibah Tenggelam Kapal Miliknya Di Indonesia' <<http://repository.uki.ac.id/15202/7/DaftarPustaka.pdf>>
- Insurance News, '7 Penyebab Utama Pemilik Kapal Wajib Memiliki Asuransi Penyingkiran Rangka Kapal (Wreck Removal)', 2020
<<https://Ingrisk.co.id/7-penyebab-utama-pemilik-kapal-wajib-memiliki-asuransi-penyinkingiran-rangka-kapal-wreck-removal/>> [accessed 6 November 2025]
- JDIH Marves, 'Penggunaan Kapal Asing', *Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Dan Investasi Republik Indonesia*, 2021

<<https://jdih.maritim.go.id/penggunaan-kapal-asing->> [accessed 5 November 2025]

Lele, Hiskia, 'TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA PELAYARAN (Studi Putusan Nomor : 319 / Pid . B / 2020 / PN Pal)', 12 (2024)

MPA singapore, 'Obligations of Shipowner/Company', *Maritime and Port Authority of Singapore*, 2025 <<https://www.mpa.gov.sg/singapore-registry-of-ships/flag-state-control/1000>>

Muammar, Naufal, and Ansyari Mosyofa, 'KEBIJAKAN MARITIM INDONESIA DALAM MENUNJANG SISTEM KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT', *Riset Sains Dan Teknologi Kelautan*, 7 (2024), 46–50 <<https://doi.org/10.62012/sensistek.v7i1.31639>>

Muna, zakyatul Purwangka, Fis, and Wazir Mawardi, 'Implementasi Kelaiklautan Kapal Pada Armada Yang Berbasis Di Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS) Kutaraja', *Albacore*, 5 (2021), 134

Nasution, Krisnadi, 'Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Bus Umum', *Soliki*, 26 (1945), 54–69 <<http://digitalcommons.unl.>>

Nazir, Moh, *Metode Penelitian* (Bogor, Ghalia Indonesia, 2013)

Nikawanti, Gia, & Aca, Rukman, 'Jurnal Kemaritiman: Indonesian Journal of Maritime Ecoliteracy: Membangun Ketahanan Pangan Dari Kekayaan', *Jurnal Kemaritiman*, 2 (2021), 113–22

Notoatmojo, Soekidjo, *Etika Dan Hukum Kesehatan* (Rineka Cipta Jakarta, 2010)

'Pelimpahan Wewenang Atribusi, Delegasi, Mandat', *Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia* <<https://kalteng.bpk.go.id/ujdih/asset/materi/tahukahanda/Perbedaan-Delegasi-Mandat.pdf>> [accessed 25 January 2026]

Perhubungan, Menteri Republik Indonesia, 'Pelaksanaan Pengukuran Kapal Dan Penerbitan Surat Ukur Kapal', 2024 <<https://hubla.dephub.go.id/ksopsabang/page/service-procedure/read/17342/pelaksanaan-pengukuran-kapal-dan-penerbitan-surat-ukur-kapal-1#>>

Portal, Admin, 'HINGGA JULI 2017, KEMENHUB TELAH SELESAIKAN 22.279 AKTE PENDAFTARAN UNTUK KAPAL IKAN', *Kemenhub*, 2017 <<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4879/hingga-juli-2017-kemenhub-telah-selesaikan-22-279-akte-pendaftaran-untuk-kapal-ikan>>

Pusat, Tim Penyusun kamus, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, 2008)

Ridwan khairandy, 'Ad. 2. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga', *Law Universitas Islam Indonesia*, 2013, 380

Rusli, Zaili, Sari.Purnama Julia, 'Pengawasan Syahnbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan, Dan Ketertiban Penumpang Di

Pelabuhan Tembilan., 2014

- Siregar, Yuliana Minar Puspitasari, John Pieris, and Wiwik Sri 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', *Jurnal Sosial Teknologi*, 5 (2025), 1338–53 <<https://doi.org/10.59188/jurnalsostech.v5i5.32128>>
- Sonhaji, Sonhaji, 'Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar', *Administrative Law and Governance Journal*, 1 (2018), 299–305 <<https://doi.org/10.14710/alj.v1i3.299-305>>
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D* (Bandung, CV Alfabeta, 2017)
- Syahbandar, Petugas, 'Pengajuan Surat Persetujuan Berlayar', *Kemhub RI Direktorat Jenderal Perhubungan Laut*, 2024 <<https://hubla.dephub.go.id/uppbatang/page/service-procedure/read/1686/pengajuan-spb>>
- Tambunan, D, 'Analisis Yuridis Terhadap Penggunaan Laporan Pidana Sebagai Dasar Penundaan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Pada Kapal Mt. Sea Tanker II.', *Universitas Islam Sultan Agung Semarang*, 2024
- Thamrin, *Manajemen Perusahaan Pelayaran (Shipping Company Management)* (K-Media, 2022)
- , *Manajemen Transportasi Laut Dan Maritim* (K-Media, 2022)
- Tinggi, Kementerian Pendidikan, D A N Teknologi, Universitas Borneo Tarakan, Fakultas Hukum, Program Studi, and Hukum Program, 'Yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan', 2025
- ubhara jaya, 'Prinsip Tanggung Jawab', pp. 2–18 <<https://share.google/kzBCEns07u7BLHFym>>
- Wahab, Riva'tul, Adaniah, 'Penggunaan Alat Dan Perangkat Telekomunikasi Dalam Sistem Navigasi Dan Komunikasi Aktivitas Perikanan Di Pelabuhan Perikanan Bitung The Use of Telecommunication Devices and Set of Equipments in Navigation and Communication System of Fishery Activities In', *Buletin Pos Dan Telekomunikasi*, 12 (2019), 281 <<https://doi.org/10.17933/bpostal.2014.120404>>
- Yuliana, Syaifudin Ahmad, Afandi, Azmani Syahirul Usman, 'Pertanggungjawaban Bank Atas Kecurangan Dan Kesalahan Transaksi Elektronik Yang Menimbulkan Kerugian Bagi Nasabah Dalam Sistem Hukum Positif Indonesia', *Dinamika*, 30 (2024), 9548