



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 5 Nomor 1 Tahun 2025 Page 309-319

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

## Implementasi Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Maritim untuk Meningkatkan Sistem Transportasi Laut

Asmiati<sup>1✉</sup>, Sulastriani<sup>2</sup>

(1) Politeknik Maritim AMI Makassar, (2) Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Email: [mia.savvy@gmail.com](mailto:mia.savvy@gmail.com)<sup>1✉</sup>

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan keamanan dan keselamatan maritim dalam meningkatkan sistem transportasi laut di Indonesia. Fokus penelitian ini adalah menilai efektivitas regulasi, mekanisme pelaksanaan, dan peran para pemangku kepentingan dalam mendukung kelancaran serta keselamatan transportasi laut. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan pengumpulan data melalui wawancara mendalam, Focus Group Discussion (FGD), observasi lapangan, dan analisis dokumen terkait. Triangulasi data dilakukan untuk memastikan validitas hasil penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan keamanan dan keselamatan maritim masih menghadapi sejumlah tantangan, seperti tumpang tindih kewenangan antarinstansi, rendahnya kepatuhan terhadap standar keselamatan internasional, dan minimnya infrastruktur pendukung keselamatan. Regulasi seperti UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Konvensi MARPOL 73/78, dan UNCLOS 1982 memberikan kerangka hukum yang memadai, namun pelaksanaannya di lapangan masih kurang optimal. Selain itu, hasil penelitian mengungkapkan bahwa 80% kecelakaan di laut disebabkan oleh human error, yang sebagian besar terkait dengan manajemen yang buruk dan kurangnya pelatihan SDM. Penelitian ini merekomendasikan perlunya penguatan koordinasi lintas sektoral, peningkatan kualitas sumber daya manusia melalui pelatihan berbasis teknologi, serta penegakan hukum yang lebih tegas untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan. Langkah-langkah ini diharapkan dapat meningkatkan sistem transportasi laut yang aman, efisien, dan berkelanjutan.

Kata Kunci: *Keamanan Maritim, Keselamatan Pelayaran, Sistem Transportasi Laut, Implementasi Kebijakan.*

## Abstract

This study aims to analyze the implementation of maritime safety and security policies in improving the maritime transportation system in Indonesia. The focus of this study is to assess the effectiveness of regulations, implementation mechanisms, and the role of stakeholders in supporting the smoothness and safety of maritime transportation. The research method used is descriptive qualitative with data collection through in-depth interviews, Focus Group Discussions (FGD), field observations, and analysis of related documents. Data triangulation was carried out to ensure the validity of the research results. The results of the study indicate that the implementation of maritime safety and security policies still faces a number of challenges, such as overlapping authority between agencies, low compliance with international safety standards, and minimal safety support infrastructure. Regulations such as Law No. 17 of 2008 concerning Shipping, the MARPOL Convention 73/78, and UNCLOS 1982 provide an adequate legal framework, but their implementation in the field is still less than optimal. In addition, the results of the study revealed that 80% of accidents at sea are caused by human error, most of which are related to poor management and lack of HR training. This study recommends the need to strengthen cross-sectoral coordination, improve the quality of human resources through technology-based training, and enforce stricter laws to ensure compliance with safety standards. These steps are expected to improve a safe, efficient, and sustainable maritime transportation system.

*Keywords: Maritime security, Shipping safety, Maritime transportation system, Policy implementation*

## PENDAHULUAN

Sistem transportasi laut merupakan salah satu komponen vital dalam perekonomian dan konektivitas sebuah negara, khususnya bagi negara kepulauan seperti Indonesia. Di Indonesia, transportasi laut tidak hanya berperan dalam menghubungkan berbagai pulau dan daerah, tetapi juga mendukung sektor perdagangan, pariwisata, serta mobilitas masyarakat. Namun, keberlanjutan dan efektivitas sistem transportasi laut sangat bergantung pada dua faktor utama, yaitu keamanan dan keselamatan. Tanpa adanya jaminan keselamatan yang memadai, transportasi laut dapat menimbulkan risiko yang membahayakan penumpang, awak kapal, serta lingkungan.

Fenomena yang sering terjadi dalam transportasi laut adalah kecelakaan kapal, yang kerap terjadi di perairan Indonesia. Beberapa kecelakaan yang menonjol seperti tenggelamnya kapal, kebakaran di kapal, hingga tabrakan antar kapal menunjukkan bahwa permasalahan keselamatan dan keamanan pelayaran masih menjadi tantangan besar. Menurut data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla), meskipun jumlah kecelakaan kapal menurun rata-rata sebesar 6,95% per tahun, namun jumlah korban jiwa justru mengalami

peningkatan yang signifikan, yakni sebesar 46,71% per tahun (Ditjen Hubla, 2017). Hal ini menunjukkan bahwa meskipun ada penurunan frekuensi kecelakaan, namun konsekuensi dari kecelakaan tersebut, yaitu jumlah korban jiwa, semakin tinggi.

Pentingnya upaya untuk mengurangi kecelakaan dan meningkatkan keselamatan (Arfiyany, A., & Citta, A. B. 2018), baik di darat maupun dalam transportasi laut sehingga mendorong pemerintah, melalui Ditjen Hubla, untuk mengeluarkan kebijakan terkait keselamatan pelayaran. Beberapa kebijakan yang telah diterapkan meliputi peningkatan pengawasan keselamatan kapal penumpang dan pembuatan maklumat tentang kondisi cuaca di perairan Indonesia. Salah satu langkah strategis yang diambil adalah penerbitan maklumat pelayaran untuk memperingatkan potensi cuaca buruk di laut, yang seringkali menjadi faktor penyebab kecelakaan.

Selain masalah kecelakaan dan pencurian sumber daya alam (SDA), situasi semakin memburuk dengan adanya kekerasan di laut, seperti pembajakan, perompakan, dan sabotase. Dikatakan bahwa tindakan kekerasan di perairan Indonesia menunjukkan kecenderungan peningkatan, dan sebagai akibat dari kondisi ini, kerugian yang ditanggung Indonesia akibat praktik illegal fishing diperkirakan mencapai Rp30 triliun setiap tahunnya (Ditjen Hubla, 2017). Meskipun demikian, perlu dicatat bahwa Indonesia masih harus menghadapi berbagai data yang dipublikasikan oleh pihak asing mengenai kejahatan di laut, yang terkadang terlalu dibesar-besarkan. Ketimpangan pembangunan kelautan di Indonesia berhubungan dengan kenyataan bahwa masalah keamanan laut sangat dipengaruhi oleh kebijakan dan strategi nasional yang mencakup isu-isu penegakan hukum di laut, operasi pencarian dan pertolongan (SAR), keselamatan navigasi, perlindungan perikanan, lingkungan, dan keimigrasian (Atmasasmita, 2002).

Fungsi penegakan hukum, pengamanan, dan keselamatan yang belum optimal dari instansi terkait sesuai dengan peraturan yang ada diharapkan dapat ditangani melalui pembentukan lembaga atau Badan Keamanan Laut (Bakamla). Namun, keterbatasan anggaran pertahanan dan keamanan di Indonesia menjadi salah satu tantangan utama dalam meningkatkan kinerja keamanan laut. Beberapa permasalahan yang ada, antara lain adalah regulasi dan kelembagaan yang berkaitan dengan penegakan hukum dan keamanan laut yang belum berjalan dengan baik, serta kurangnya koordinasi antarlembaga yang terlibat dalam bidang kelautan. Selain itu, terdapat tumpang tindih (overlapping) tugas antar lembaga, seperti Polisi Air, Airud, Angkatan Laut, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), Bea dan Cukai,

hingga Administrator Pelabuhan (Adpel). Keamanan wilayah, yang menjadi bagian dari kedaulatan negara, sangat bergantung pada keamanan laut; oleh karena itu, kondisi laut yang tidak aman mencerminkan ketidakberdaulatan negara. Realitanya, kondisi sistem kelembagaan yang ada saat ini menunjukkan adanya kelemahan dalam mengelola dan menjaga keamanan laut.

Namun, meskipun kebijakan tersebut sudah ada, implementasinya yang efektif masih menjadi tantangan besar. Pengawasan terhadap kapal, terutama kapal penumpang, perlu diperkuat agar dapat memastikan keselamatan dan keamanan yang optimal. Selain itu, kondisi cuaca yang sering berubah-ubah juga menambah kompleksitas dalam upaya pencegahan kecelakaan. Hal ini semakin diperburuk dengan adanya kekerasan di laut, seperti pembajakan, perompakan, dan sabotase. Fungsi penegakan hukum, pengamanan, dan keselamatan yang belum berjalan secara optimal oleh instansi terkait, sesuai dengan peraturan yang berlaku, perlu segera ditingkatkan. Oleh karena itu, fenomena ini menunjukkan perlunya evaluasi lebih mendalam terhadap kebijakan yang ada, untuk menilai sejauh mana kebijakan tersebut diimplementasikan

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif, di mana data yang dikumpulkan berbentuk kata-kata, gambar, dan bukan dalam bentuk angka. Sumber data berasal dari berbagai bentuk dokumentasi seperti transkrip wawancara, catatan lapangan, diskusi kelompok terarah (Focus Group Discussion/FGD), rekaman video, foto, memo, serta dokumen resmi lainnya. Semua data yang diperoleh memiliki potensi untuk memberikan wawasan yang signifikan terkait dengan fokus penelitian. Laporan penelitian ini menyajikan hasil analisis data yang kaya dan mendalam, dan sebisa mungkin disajikan dalam bentuk aslinya.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Perlindungan Keselamatan dan Keamanan dalam Aktivitas Pelayaran

Keselamatan pelayaran mengacu pada penyelenggaraan transportasi laut yang memenuhi standar kelaikan teknis, sarana prasarana, dan operasional sesuai prosedur. Keamanan pelayaran mencakup bebasnya pelayaran dari gangguan, baik fisik maupun hukum, yang berpotensi merugikan. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008, pelayaran adalah bagian vital transportasi nasional yang strategis untuk menghubungkan wilayah kepulauan Indonesia dan

mendukung persatuan nasional. Indonesia memiliki 70% wilayah berupa perairan dengan luas sekitar 3,26 juta km<sup>2</sup>, menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung logistik nasional.

Hasil kajian menunjukkan bahwa 80% kecelakaan laut disebabkan oleh kesalahan manusia (human error), terutama karena manajemen yang buruk. ISM Code (International Safety Management Code), bagian dari SOLAS (Safety of Life at Sea), dirancang untuk memastikan keselamatan operasional kapal dan pencegahan pencemaran laut. ISM Code mengatur kewajiban perusahaan, tanggung jawab nakhoda, prosedur operasi aman, pelatihan personel, dan hubungan kerja antara personel kapal dan darat. Hal ini penting karena tanpa kompetensi SDM yang memadai, teknologi canggih sekalipun tidak akan efektif.

Pemerintah Indonesia telah mengambil langkah melalui kampanye keselamatan tahunan, pembinaan SDM, pengawasan kelaikan kapal, dan penegakan hukum. Saat ini terdapat 288 kapal patroli yang bertugas mengawasi perairan nasional, meskipun ini baru mencakup sekitar 55% luas wilayah laut. Selain itu, Indonesia aktif dalam sidang International Maritime Organization (IMO) untuk memberikan inisiatif terkait keselamatan dan perlindungan maritim.

Namun, tantangan struktural dan minimnya kesadaran politis nasional tentang potensi ekonomi maritim menjadi hambatan utama. Potensi besar sumber daya laut, perikanan, dan transportasi laut belum sepenuhnya dimanfaatkan. Sinkronisasi antara pemerintah, swasta, akademisi, dan LSM diperlukan untuk membangun kebijakan maritim yang lebih terintegrasi. Kebijakan ini harus mencakup aspek makro, fiskal, dan moneter untuk mendukung pengembangan industri maritim yang berkelanjutan.

Sebagai negara maritim, Indonesia harus memperbaiki kebijakan dan strategi maritimnya guna mengoptimalkan potensi yang ada. Peran Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman menjadi sangat strategis untuk mengatasi kesenjangan kebijakan dan memajukan sektor maritim sebagai pilar utama perekonomian nasional.

B. Penjaminan Keamanan dan Keselamatan dalam Pemanfaatan dan Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Hayati di Perairan

Kegiatan eksplorasi sumber daya laut bertujuan untuk mengumpulkan data selengkap mungkin terkait keberadaan sumber daya alam (SDA) di laut, sementara eksploitasi dilakukan untuk memanfaatkan bahan galian, baik padat, cair, maupun gas. Keduanya memerlukan dukungan keselamatan yang mencakup kelancaran operasi sesuai prosedur teknis dan kelaikan sarana serta prasarana. Sumber daya kelautan Indonesia terbagi menjadi tiga kelompok utama: sumber daya terbarukan (seperti mangrove, terumbu karang, dan perikanan), sumber daya tak

terbarukan (minyak bumi, gas alam, mineral strategis), dan jasa lingkungan (media transportasi, rekreasi, hingga kawasan konservasi). Potensi sumber daya laut Indonesia sangat besar, mencakup wilayah perairan seluas 5,8 juta km<sup>2</sup> dengan garis pantai sepanjang 81.000 km dan hasil perikanan lestari hingga 6,7 juta ton per tahun.

Namun, pemanfaatan sumber daya laut menghadapi tantangan besar, termasuk pencemaran, kerusakan ekosistem, dan pengelolaan lintas sektor yang tumpang tindih. Contohnya, praktik destruktif seperti penggunaan bom ikan dan pencemaran industri menyebabkan kerusakan pada terumbu karang, dengan hanya 7% yang masih dalam kondisi baik dari total luas 60.000 km<sup>2</sup> terumbu karang Indonesia.

Selain itu, pengelolaan lintas sektoral sering menyebabkan konflik kewenangan antara instansi pusat dan daerah. Hingga saat ini, investasi pada sektor kelautan lebih dominan di tambang, perhubungan, dan industri, sementara wisata bahari hanya menyumbang 1,9% dari total investasi. Upaya koordinasi melalui Dewan Kelautan Nasional (DKN) masih terbatas pada perumusan kebijakan tanpa implementasi yang efektif. Untuk mengoptimalkan potensi laut, dibutuhkan pendekatan pengelolaan terpadu yang melibatkan pemerintah, sektor swasta, akademisi, dan masyarakat. Fokus pada pengelolaan berkelanjutan (sustainable management) menjadi penting untuk menjaga keseimbangan antara pemanfaatan ekonomi dan pelestarian lingkungan.

Adapun beberapa cara yang perlu untuk dilakukan adalah

- a. Peningkatan SDM melalui pelatihan berbasis teknologi terkini.
- b. Penguatan regulasi untuk mencegah eksploitasi berlebihan dan aktivitas ilegal seperti bom ikan.
- c. Investasi pada sektor kelautan berkelanjutan, termasuk wisata bahari, penelitian biodiversitas, dan konservasi ekosistem.
- d. Penerapan teknologi ramah lingkungan untuk eksplorasi dan eksploitasi SDA.

Dengan strategi yang terpadu, Indonesia dapat memanfaatkan kekayaan lautnya untuk mendukung pembangunan nasional secara optimal tanpa mengorbankan kelestarian ekosistemnya (Asmiati, A., et al., 2023; Salingkat, M. P., 2024)

### C. Perlindungan dan Pengelolaan Keberlanjutan Lingkungan Laut

Pengelolaan lingkungan hidup, sebagaimana dijelaskan dalam UU No. 23 Tahun 1997, mencakup kegiatan perencanaan, pemanfaatan, pengawasan, dan pengendalian untuk melestarikan fungsi lingkungan. Namun, salah satu kelemahan UU ini adalah proses hukum

yang terlalu prosedural, sehingga pelaku pencemaran sulit dijerat secara efektif. Prinsip pengelolaan sumber daya alam (SDA) telah ditetapkan dalam Deklarasi Stockholm 1972, yang menegaskan pentingnya institusi nasional untuk merencanakan dan mengendalikan sumber daya lingkungan. Di Indonesia, UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan mengatur batas-batas laut nasional, termasuk wilayah teritorial, perairan kepulauan, dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) selebar 200 mil laut, yang memberikan hak kedaulatan eksplorasi dan eksploitasi SDA.

Hasil wawancara menegaskan pentingnya perlindungan laut dari pencemaran dan kerusakan lingkungan, dengan aturan pencegahan pencemaran yang tertuang dalam UU No. 21 Tahun 1992. Setiap kapal diwajibkan memiliki peralatan pencegahan pencemaran, dan nakhoda bertanggung jawab mencegah serta menanggulangi pencemaran dari kapalnya. Pelanggaran dapat dikenai sanksi pidana hingga 10 tahun atau denda Rp240 juta.

Di tingkat internasional, pencegahan pencemaran diatur melalui Konvensi MARPOL 73/78 dan UNCLOS 1982, yang telah diratifikasi Indonesia. MARPOL mengatur pencemaran dari kapal melalui protokol dan lampiran tambahan, sedangkan UNCLOS mencakup pencemaran dari kapal dan non-kapal. Pencemaran laut didefinisikan sebagai masuknya zat atau energi yang merusak SDA, membahayakan kesehatan manusia, atau mengganggu ekosistem laut. Pengelolaan yang terpadu sangat penting untuk mencegah konflik antarinstansi yang sering terjadi akibat tumpang tindih kewenangan. UU No. 17 Tahun 2008 menegaskan perlunya izin usaha bagi kegiatan angkutan laut, serta penerapan ISM Code dan SMS untuk meningkatkan kualitas manajemen pelayaran, mencegah kecelakaan, dan menangani pencemaran.

Dengan perangkat hukum nasional dan internasional yang ada, upaya pelestarian lingkungan laut harus terus diperkuat melalui koordinasi yang lebih baik, penegakan hukum yang tegas, dan partisipasi aktif dari semua pemangku kepentingan. Pendekatan ini penting untuk melindungi ekosistem laut yang berperan vital bagi pembangunan berkelanjutan.

## SIMPULAN

Pelayaran dan angkutan laut di Indonesia memiliki potensi besar untuk berkembang, mengingat karakteristiknya yang mampu mendukung pengangkutan massal, namun hingga kini belum berkembang secara optimal. Sistem pelayaran laut yang ada masih belum sepenuhnya dapat mendukung pembangunan nasional dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan amanat Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Hal ini menjadi tantangan besar, mengingat bahwa keselamatan dan

keamanan maritim merupakan faktor kunci yang harus diperhatikan sebagai dasar dalam pengambilan kebijakan transportasi laut.

Kecelakaan kapal yang masih sering terjadi di perairan Indonesia, baik yang disebabkan oleh faktor alam seperti ombak besar atau petir, maupun akibat kesalahan manusia (human error) seperti kelalaian nakhoda, menunjukkan bahwa sistem keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia masih belum berjalan secara optimal. Peningkatan pemahaman mengenai perspektif maritim dan implementasi kebijakan yang konsisten di bidang kemaritiman sangat dibutuhkan, karena saat ini persepsi terhadap kemaritiman di Indonesia masih belum terstruktur dengan baik dan jelas. Fenomena ini juga berdampak pada kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI, yang menjadi sangat strategis dan signifikan dalam pembangunan sektor kemaritiman. Meskipun Indonesia memiliki potensi maritim yang sangat besar, baik dalam sektor perikanan maupun pelayaran, kebijakan pemerintah belum dilaksanakan secara konsisten sesuai dengan peraturan yang ada. Masalah struktural dalam pengembangan potensi maritim dan kurangnya kesadaran politis akan pentingnya sektor ini menghambat kemajuan yang dapat dicapai.

Dalam hal ini, diperlukan keberpihakan kebijakan sektor maritim yang lebih tegas, baik melalui kebijakan makro, fiskal, maupun moneter, untuk mengoptimalkan pemanfaatan potensi ekonomi dan kelautan Indonesia. Meskipun banyak yang belum diketahui tentang potensi sumber daya kelautan nasional, diprediksi bahwa potensi tersebut dapat memberikan akses yang hampir tidak terbatas untuk eksploitasi yang dapat mendatangkan kemakmuran bagi negara dan masyarakat Indonesia.

Posisi geografis Indonesia yang sangat strategis, baik dari segi fisik maupun ekonomi, menjadikannya pusat perhatian dunia, baik untuk kepentingan ekonomi maupun ilmiah. Tingginya keanekaragaman hayati di wilayah pesisir dan perairan laut Indonesia juga membuka peluang untuk penelitian dan pengembangan yang lebih mendalam. Oleh karena itu, dengan perencanaan yang tepat, kolaborasi antar stakeholder, dan kebijakan yang berpihak pada sektor kemaritiman, Indonesia dapat memaksimalkan potensi maritimnya untuk kemajuan negara dan kesejahteraan masyarakat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Andi Batary Citta, Et, all. (2023). *Perencanaan Dan Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Penerbit Media Sains Indonesia (Cv. Media Sains Indonesia).
- Asmiati, A., Sulastriani, S., & Citta, A. B. (2023). Pengembangan Sumber Daya Manusia Dalam Mendukung Transformasi Transportasi Laut Dalam Era Revolusi Industri 4.0. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 3(4), 6184-6197.
- Arfiany, A., & Citta, A. B. (2018). Pengaruh Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Bagian Produksi Pt Beton Perkasa Wijaksana Cabang Makassar. *Competitiveness*, 7(2), 167-176.
- Atmasasmita, Romli, 2002. Menata Kembali Masa Depan Pembangunan Hukum Nasional, makalah dalam Lokakarya Program Legislasi Nasional, Cisarua- Bogor.
- Bratakusumah, Deddy, Supriady & Dadang Solihin, 2003. Otonomi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah, Jakarta, Gramedia Pustaka Utama.
- Byatt, A. Fothergill & M. Holmes, 2001. *The Blue Planet: A Natural History of the Oceans*, London, BBC Worldwide Ltd.
- Dahuri, Rokhmin, 2003. *Keanekaragaman Hayati Laut, Aset Pembangunan Berkelanjutan Indonesia*, Jakarta, Penerbit Gramedia Pustaka Utama.
- Haeruman, Herman, 2001. Meningkatkan Peranan Lautan dalam Pembangunan Nasional, dalam buku John Pieris (ed), 2001. *Pengembangan Sumberdaya Kelautan*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan.
- Kusumaatmadja, Mochtar, 2002. *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut, Dilihat dari Sudut Hukum Internasional dan Nasional*, Jakarta, diterbitkan oleh Pusat Studi Wawasan Nusantara bekerjasama dengan Penerbit Sinar Grafika.
- Keraf, Sony, 2002. *Etika Lingkungan*, Jakarta, Penerbit Buku Kompas.
- Kusumastanto, Tridoyo, 2002. *Reposisi "Ocean Policy" Dalam Pembangunan Ekonomi Indonesia Di Era Otonomi Daerah, Orasi Ilmiah Guru Besar Tetap Bidang Ilmu Kebijakan Ekonomi Perikanan dan Kelautan*, Fakultas Perikanan dan Ilmu kelautan, IPB - Bogor, tanggal 21 September 2002.
- \_\_\_\_\_, 2003. *Ocean Policy Dalam Membangun Negeri Bahari Di Era Otonomi Daerah*, Jakarta, Gramedia.
- Mauna, Boer, 2001. *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Bandung, Penerbit: Alumni.

- Salingkat, M. P., Suleman, M. P., Syaqq, S., MM, M., & Batary Citta, S. E. (2024). Inovasi Manajemen Sumber Daya Manusia Membangun Tim Unggul.
- Satria, Arif et al, 2002. Menuju Desentralisasi Kelautan, diterbitkan atas kerjasama Pusat Kajian Agraria – IPB, Partnership for Governance Reform in Indonesia, Jakarta, PT Pustaka Cidesindo.
- Syaukani, H., HR. Afan Gaffar, & Ryaas Rasyif, 2003. Otonomi Daerah Dalam Negara Kesatuan, Jakarta, Penerbit Pustaka Pelajar bekerjasama dengan Pusat Pengkajian Etika Politik dan Pemerintahan.
- Supriharyono, 2002. Pelestarian dan Pengelolaan Sumberdaya Alam Di Wilayah Pesisir Tropis, Jakarta, Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sudwikatmono, 2001. Strategi dan Pola Pengusahaan Sumberdaya Kelautan, dalam buku John Pieris (ed.), 2001. Pengembangan Sumberdaya Kelautan, Pustaka Sinar Harapan.
- Tribawono, H. Djoko, 2002. Hukum Perikanan Indonesia, Bandung, Citra Aditya Bakti.
- Tebbit, Mark, 2000. Philosophy of Law, London, Reutledge.
- Wahyono, Ary et al, 2000. Hak Ulayat Laut Di Kawasan Timur Indonesia, Jakarta, Penerbit Media Pressindo.
- Direktorat Jenderal Hubungan Darat Kementerian Perhubungan, Tahun 2017.
- [UUD 1945] Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945. Jakarta: UURI
- [UURI] Undang-Undang Republik Indonesia No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Jakarta: UURI
- [UURI] Undang-Undang Republik Indonesia No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Jakarta: UURI
- [UURI] Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Jakarta: UURI
- [UURI] Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Jakarta: UURI
- [UURI] Undang-Undang Republik Indonesia No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Jakarta: UURI
- Hubungan Masyarakat Kementerian Perhubungan (Humas Kemenhub), Tahun 2017.
- [UURI] Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: UURI