

Pengaruh Kondisi Kapal Asing Pada Saat Pemeriksaan di Pelabuhan Terhadap Reputasi Kapal Pada Aplikasi APCIS TOKYO MoU

Irana Lestari, Bambang Sumali, Joko Subekti, Barli Handoko

Pasca Sarjana Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta Jl. Marunda Makmur No.1 Cilincing,
Jakarta Utara. Jakarta 14150
Email: lestaziqu@gmail.com

KEYWORDS

Port State Control and Inspection.

ABSTRACT

This study aims to determine of Port State Control (PSC). Port State Control (PSC) is the inspection of foreign ships at national ports to verify that the condition of the ship and its equipment meets the requirements of international regulations and that the ship is manned and operated in accordance with these instruments and guarantees maritime safety. Tokyo MoU is one of the most active organizations that control each country regarding Port State Control (PSC) in the world. Vessel inspection services consist of a thorough visual inspection of the vessel's structure and physical condition, testing of critical machinery and safety equipment, as well as a comprehensive review of documentation and certificate history.

KATA KUNCI

Port State Control and Inspection.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang Port State Control . Port State Control (PSC) adalah pemeriksaan kapal asing di pelabuhan nasional untuk memverifikasi bahwa kondisi kapal dan perlengkapannya memenuhi persyaratan peraturan internasional dan bahwa kapal tersebut diawaki dan dioperasikan sesuai dengan instrumen tersebut dan menjamin keselamatan maritim. Tokyo MoU merupakan salah satu organisasi yang mengontrol setiap negara terkait Port State Control (PSC) yang paling aktif di dunia. Layanan inspeksi kapal terdiri dari pemeriksaan visual menyeluruh terhadap struktur dan kondisi fisik kapal, pengujian mesin penting dan peralatan keselamatan, serta tinjauan komprehensif terhadap dokumentasi dan riwayat sertifikat.

PENDAHULUAN

Pengaruh keselamatan pada kapal bergantung pada inspeksi secara berkala dan survei yang optimal yang dilakukan oleh *Class, Owner Surveyor* dan *Port State Control* (PSC) pada setiap negara yang memiliki pelabuhan maupun yang menjadi tujuan perdagangan Internasional. Maka perihal keselamatan selalu menjadi sorotan dan menjadi bahan evaluasi dari berbagai Negara, khususnya di dunia maritim Indonesia. Terbentuknya PSC sendiri dilatar belakangi untuk selalu mengawasi dan menjamin kelaiklautan kapal (SURYAWAN 2022).

Di Indonesia sendiri pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan dilaksanakan oleh pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing (PSCO), hal tersebut dijelaskan dalam perjanjian bersama PSC di Asia Pasifik (*Tokyo MoU*) yang telah ditandatangani pemerintah Indonesia di tahun 1993 dan ditambah dengan IMO resolution 2 A.1138 (31) tentang *Procedures For Port State Control*. Kemudian berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menyebutkan bahwa Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM.119 Tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing serta dilaksanakannya pengukuhan pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing sebagaimana amanat peraturan menteri tersebut, maka legalitas dan panduan *Port State Control Officer (PSCO)* Indonesia untuk melaksanakan fungsi, tugas, peran dan kewenangan menjadi semakin jelas dalam melaksanakan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing untuk memastikan kapal asing tersebut menerapkan prinsip keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim selama melaksanakan kegiatan/operasional di pelabuhan dan untuk membuktikan eksistensi pemerintah Indonesia sebagai negara yang memiliki yuridiksi di pelabuhan (*Port State*) maka diperlukan pengawasan terhadap kapal asing secara intensif oleh pejabat berwenang di pelabuhan.

Dalam melaksanakan tugasnya seorang pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing harus memiliki kode etik, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM.119 Tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing, Pasal 25 ayat (1) yang menyebutkan bahwa, untuk memastikan integritas, profesionalitas dan transparansi dalam melaksanakan fungsi, tugas dan peran, serta kewenangan, PSCO dilengkapi dengan kode etik sebagai norma dasar yang wajib dipegang teguh dan dilaksanakan. Oleh sebab itu, seorang pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing tidak boleh sembarangan dalam memeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing, harus sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Kelaiklautan kapal menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Pasal 1 ayat (13) adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan 4 manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan. Kapal dikatakan laiklaut setelah memenuhi persyaratan tersebut, namun apabila pada saat pemeriksaan administrasi dan fisik ditemukan ketidaksesuaian dalam pemenuhan persyaratan konvensi maka dinyatakan sebagai *Deficiency* kemudian pejabat pemeriksa menyampaikan laporan berupa Form A PSC Report dan Form B PSC Report.

Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penulis mengidentifikasi permasalahan, yaitu:

1. Apa dampak yang terjadi apabila ditemukan *Deficiency* pada saat pemeriksaan?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan apabila ditemukan *Deficiency* pada saat pemeriksaan

Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui dan memahami apa dampak yang terjadi terhadap kapal yang di periksa dan terdapat *Deficiency*;
- b. Untuk mengetahui dan memahami tindakan yang harus dilakukan jika kapal mengalami *deficieency* pada saat pemeriksaan.

2. Manfaat Penelitian

- a. Bagi Penulis

Sebagai acuan untuk dapat menambah wawasan dan meningkatkan pengetahuan terkait dengan keselamatan kapal.

b. Bagi Inastansi

Sebagai bahan tambahan dalam pengambilan keputusan terhadap permasalahan kapal-kapal Asing yang teridentifikasi *deficiency*.

METODE

2.1. Deskripsi Data

a. Clear grounds

Evidence that the ship, its equipment, or its crew do not correspond substantially with the requirement of the relevant conventions or that the master or crew members are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ship or the prevention of pollutin.

b. Deficiency

A condition found not to be in compliance with the requirements of the relevant convention;

c. Detention:

Intervention action taken by the port State when the condition of the ship or its crew does not correspond substantially with the relevant conventions to ensure that the ship will not sail until it can proceed to sea without presenting a danger to the ship or persons on board, or without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, whether or not such action will affect the normal schedule of the departure of the ship.

2.2 Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian selama 6 Bulan terhitung mulai bulan April sampai dengan Oktober tahun 2021.

2.3 Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan oleh penulis di KSOP Kelas II Cilacap

2.4 Metode Pendekatan

Pada penelitian ini penulis menggunakan metode pendekatan kuantitatif. Metode kuantitatif merupakan salah satu jenis salah satu jenis penelitian yang spesifikasinya adalah sistematis, terencana, dan terstruktur dengan jelas dari awal hingga pembuatan desain penelitiannya. Metode ini disebut metode kuantitatif karena data penelitian berupa angka-angka dan analisis menggunakan statistik.

2.5 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan. Untuk mengumpulkan data penelitian, penulis menggunakan metode - metode antara lain sebagai berikut:

a. Observasi Metode observasi yaitu pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap kapal yang tampak pada objek penelitian. Observasi adalah metode pengumpulan data yang menggunakan pengamatan terhadap obyek penelitian yang dapat dilaksanakan secara langsung maupu tidak langsung. Maka dalam penelitian ini, penulis menggunakan pengamatan langsung terhadap kapal yang sandar di pelabuhan Tanjung Intan. Teknik pengumpulan data observasi dan Dokumenter.

b. Dokumenter Metode dokumenter adalah alat pengumpulan datanya disebut form pencatatan dokumen, dan sumber datanya berupa catatan atau dokumen yang tersedia. Seperti halnya menggunakan aplikasi APCIS aplikasi tentang database dari seluruh kapal – kapal yang tergabung dengan Tokyo MOu dan memuat informasi kapal- kapal yang mengalami *detainable* dan *timewindow*.

2.6 Subjek Penelitian

Kapal- kapal berbendera Asing yang masuk kepelabuhan Indonesia, Khususnya ke Pelabuhan Tg Intan Cilacap, atas objek atau subjek yang kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Port State Control (PSC) adalah pemeriksaan kapal asing di pelabuhan nasional untuk memverifikasi bahwa kondisi kapal dan perlengkapannya memenuhi persyaratan peraturan internasional dan bahwa kapal tersebut diawaki dan dioperasikan sesuai dengan instrumen tersebut dan menjamin keselamatan maritime. Inspeksi PSC dimaksudkan sebagai cadangan bagi penerapan negara bendera, sebagai “pertahanan lini kedua” terhadap pelayaran di bawah standar, dan pengalaman menunjukkan bahwa inspeksi tersebut bisa sangat efektif. Organisasi ini mengadopsi resolusi A.682(17) mengenai kerjasama regional dalam pengendalian kapal dan muatan yang mendorong tercapainya perjanjian regional.

Banyak konvensi IMO yang memuat ketentuan bagi Pemerintah untuk memeriksa kapal asing yang mengunjungi pelabuhan mereka untuk memastikan bahwa kapal tersebut memenuhi standar IMO yang tercantum dalam instrumen dimana Negara pelabuhan menjadi salah satu Pihaknya, dengan mempertimbangkan konsep perlakuan yang tidak lebih menguntungkan. Jika tidak, mereka dapat ditunda atau ditahan sampai perbaikan dilakukan dan menjadi sasaran sasaran.

Untuk kapal-kapal yang melakukan perjalanan ke berbagai negara di kawasan yang sama, inspeksi terkoordinasi regional yang berfokus pada kapal-kapal di bawah standar dan menghindari beberapa inspeksi dapat menjadi lebih efisien dan hemat biaya bagi Negara-negara anggota, serta memberikan lapangan bermain yang setara bagi pelabuhan-pelabuhan di kawasan tersebut. Harmonisasi inspeksi PSC bertujuan untuk memastikan bahwa sebanyak mungkin kapal di bawah standar diperiksa dan untuk mencegah kapal-kapal dilakukan inspeksi berkali-kali. Tanggung jawab utama untuk memastikan standar kapal berada di tangan negara bendera.

Ketika Petugas PSC (PSCO) menginspeksi kapal asing, inspeksi tersebut harus dibatasi pada verifikasi bahwa terdapat sertifikat sah dan dokumentasi relevan lainnya di kapal, kecuali ada “alasan yang jelas” untuk meyakini bahwa kondisi kapal atau perlengkapannya tidak sesuai secara substansial dengan rincian sertifikat.

Jika PSCO mengidentifikasi alasan yang jelas untuk meyakini bahwa kondisi kapal atau peralatannya tidak sesuai secara substansial dengan sertifikat atau bahwa nakhoda atau awak kapal tidak memahami prosedur penting di kapal, maka inspeksi yang lebih rinci harus dilakukan. Saat melakukan pengendalian, segala upaya yang mungkin harus dilakukan untuk menghindari kapal ditahan atau ditunda secara tidak semestinya.

Pasal 218 (1), Pemberlakuan oleh Negara Pelabuhan, Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (UNCLOS) menyatakan, “Apabila sebuah kapal secara sukarela berada di suatu pelabuhan atau di terminal lepas pantai suatu Negara, maka Negara tersebut dapat melakukan penyelidikan dan, jika bukti-bukti membenarkan, memulai proses hukum sehubungan dengan pembuangan dari kapal di luar perairan pedalaman, laut teritorial atau zona ekonomi eksklusif Negara tersebut yang melanggar aturan-aturan dan standar-standar internasional yang berlaku yang ditetapkan melalui organisasi internasional atau organisasi

umum internasional yang berwenang. konferensi diplomatik.”. Pasal 219, Tindakan yang berkaitan dengan kelaikan laut kapal-kapal untuk menghindari polusi, menetapkan bahwa “Negara-negara yang, atas permintaan atau atas inisiatifnya sendiri, telah memastikan bahwa sebuah kapal di salah satu pelabuhannya atau di salah satu terminal lepas pantainya melakukan pelanggaran terhadap peraturan dan standar internasional yang berlaku berkaitan dengan kelaikan laut kapal dan dengan demikian mengancam kerusakan terhadap lingkungan laut, sepanjang dapat dilakukan, harus mengambil tindakan administratif untuk mencegah kapal tersebut berlayar. Negara-negara tersebut dapat mengizinkan kapal tersebut untuk berlayar hanya ke tempat perbaikan terdekat yang sesuai dan, setelah sebab-sebab pelanggarannya dihilangkan, harus mengizinkan kapal tersebut untuk melanjutkan perjalanan dengan segera”.

Persyaratan yang terkandung dalam konvensi IMO meliputi peraturan SOLAS 1974 I/19, IX/6.2, XI-1/4 dan XI-2/9, sebagaimana diubah oleh SOLAS PROT 1988; pasal 5 dan 6, peraturan 11 Lampiran I, peraturan 16.9 Lampiran II, peraturan 9 Lampiran III, peraturan 14 Lampiran IV, peraturan 9 Lampiran V dan peraturan 10 Lampiran VI MARPOL; pasal X STCW 1978; pasal 12 TONNAGE 1969, pasal 11 AFS 2001 dan pasal 9 BWM 2004, tentang prosedur pengendalian yang harus diikuti oleh suatu Pihak dalam konvensi terkait sehubungan dengan kapal asing yang mengunjungi pelabuhannya. Penggunaan ketentuan-ketentuan ini secara efektif oleh otoritas negara pelabuhan dapat mengidentifikasi kekurangan-kekurangan yang ada pada kapal-kapal asing yang mungkin menjadikannya di bawah standar dan memastikan bahwa tindakan-tindakan perbaikan telah diambil.

Saat ini, terdapat sepuluh rezim PSC, yang terdiri dari delapan Memorandum Kesepahaman (MoU) regional, dan satu Perjanjian mengenai kendali negara pelabuhan yang mencakup wilayah tertentu (yaitu Eropa dan Atlantik Utara (Paris MoU); Asia dan Pasifik (Tokyo MoU); Latin Amerika (Acuerdo de Viña del Mar); wilayah Karibia (MoU Karibia); Afrika Barat dan Tengah (MoU Abuja); Laut Hitam (MoU Laut Hitam); Laut Mediterania (MoU Laut Tengah); Teluk (MoU Riyadh)) dan Penjaga Pantai Amerika Serikat membentuk rezim PSC kesepuluh. Beberapa negara anggota tergabung dalam lebih dari satu rezim PSC. Semua rezim PSC regional telah memperoleh status pengamat di IMO, sebagai organisasi antar pemerintah (IGO). Perwakilan mereka menghadiri pertemuan IMO dan, khususnya, memperkenalkan sejumlah besar informasi mengenai kegiatan tahunan mereka dalam bentuk dokumen yang diserahkan ke setiap sesi Sub-Komite Implementasi Instrumen IMO (Sub-Komite III, sebelumnya Sub-Komite pada Implementasi Negara Bendera (FSI)). Informasi yang diberikan dapat mendukung penilaian kesesuaian dan kepatuhan terhadap standar IMO, serta proses pembuatan peraturan IMO.

Struktur organisasi khas rezim PSC regional memiliki tiga komponen: Komite Pengendalian Negara Pelabuhan, Sekretariat, dan database atau sistem informasi. Setiap rezim PSC regional mengadakan pertemuan Komitennya setiap tahun dengan Otoritas anggotanya, Otoritas anggota yang bekerja sama, dan organisasi pengamat. IMO adalah organisasi pemantau seluruh rezim PSC regional. Beberapa kegiatan kerjasama teknis dilaksanakan melalui kerjasama dengan rezim PSC dalam konteks kemitraan penjangkauan. Dalam konteks ini, IMO mensponsori partisipasi PSCO dari rezim PSC yang sedang berkembang pada kursus pelatihan yang diselenggarakan oleh MoU Tokyo, Paris dan Samudera Hindia, yang terbaru adalah Kursus Pelatihan Umum Kesembilan, yang diselenggarakan oleh MoU Tokyo di Jepang, mulai tanggal 19 Agustus hingga 13 September 2019.

Organisasi ini menandatangani perjanjian pertukaran data elektronik dengan rezim PSC sehingga sistem informasi regional dapat menyediakan data inspeksi yang relevan ke modul PSC Sistem Informasi Pengiriman Terpadu Global (GISIS) atas nama negara-negara anggota. IMO juga merupakan anggota Dewan Redaksi dan pengamat pada Komite Pengawas Equasis (Sistem Informasi Mutu Elektronik Pengiriman) yang menyusun data PSC. Sub-Komite Implementasi Instrumen IMO (III) dan Langkah-langkah untuk Menyelaraskan Kegiatan dan Prosedur PSC di Seluruh Dunia. Sub-Komite III biasanya membentuk, sesuai agendanya, Korespondensi dan Kelompok Kerja tentang Tindakan untuk Menyelaraskan Kegiatan dan Prosedur Pengendalian Negara Pelabuhan (PSC) di Seluruh Dunia.

Grup ditugaskan untuk mengembangkan dan memperbarui prosedur dan pedoman PSC dengan tujuan untuk menyelaraskan kegiatan PSC secara global. Mereka juga mempertimbangkan dan mendiskusikan isu-isu yang diangkat dalam konteks kegiatan PSC, seperti penerapan instrumen IMO dan amandemennya, kampanye inspeksi terkonsentrasi, pengelolaan data dan pertukaran informasi PSC, statistik dan analisis kegiatan PSC serta data dan kegiatan pelatihan PSCO. Untuk rincian lebih lanjut tentang kemajuan Grup, silakan merujuk ke dokumen terkait di bawah Sub-Komite III di situs web IMO IMODOCS .

Prosedur Pengawasan Negara Pelabuhan

Organisasi ini selalu mengakui bahwa upaya negara-negara pelabuhan telah memberikan kontribusi besar dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim, serta pencegahan pencemaran laut. Organisasi ini mengadopsi resolusi A.1155(32) tentang Prosedur Pengendalian Negara Pelabuhan, 2019 , setelah berturut-turut mencabut resolusi A.1138(31), A.1052(27), A.882(21), A.787(19) , A.742(18), A.597(15) dan A.466(XII), untuk memberikan panduan dasar dalam pelaksanaan inspeksi PSC untuk mendukung ketentuan pengendalian yang terdapat dalam konvensi terkait dan dalam Kode Implementasi Instrumen IMO (Kode III) (resolusi A.1070(28)). Prosedur PSC menjamin konsistensi dalam pelaksanaan inspeksi, identifikasi kekurangan kapal, perlengkapannya, atau awak kapal, dan penerapan prosedur PSC.

Menyusul pembaruan terus-menerus terhadap Prosedur PSC yang dilakukan oleh Korespondensi dan Kelompok Kerja tentang Tindakan untuk Harmonisasi Kegiatan dan Prosedur Pengendalian Negara Pelabuhan (PSC) di Seluruh Dunia, resolusi Majelis yang berisi versi terbaru dari Prosedur PSC diadopsi setiap dua tahun.

Pelaporan

Para pihak pada konvensi yang relevan, ketika mereka telah melakukan pengendalian yang mengakibatkan penahanan, harus menyerahkan laporan kepada Organisasi sesuai dengan peraturan SOLAS 1974 I/19, pasal 11 MARPOL, atau pasal X(3) STCW 1978. Saat menerima a melaporkan penahanan tersebut, Negara bendera harus, sesegera mungkin, melaporkan kepada Organisasi mengenai tindakan perbaikan yang diambil sehubungan dengan penahanan tersebut.

Pemenuhan persyaratan pelaporan mengenai hal-hal terkait PSC harus dilakukan secara elektronik oleh rezim PSC, atas nama negara anggota dan Flag States melalui modul GISIS di PSC.

Dalam rangka pelaporan dugaan kekurangan terkait ketentuan MARPOL, berdasarkan ketentuan MARPOL pasal 6, ringkasan laporan dan analisis laporan wajib berdasarkan MARPOL, termasuk informasi yang dikumpulkan berdasarkan bagian 4 MEPC.1/Circ.318

mengenai total jumlah kapal yang ditumpangi PSC pada tahun 2018, diedarkan secara berkala (MEPC.1/Circ.888/Rev.12).

KESIMPULAN

Port State Control (PSC) adalah pemeriksaan kapal asing di pelabuhan nasional untuk memverifikasi bahwa kondisi kapal dan perlengkapannya memenuhi persyaratan peraturan internasional dan bahwa kapal tersebut diawaki dan dioperasikan sesuai dengan instrumen tersebut dan menjamin keselamatan maritime. Inspeksi PSC dimaksudkan sebagai cadangan bagi penerapan negara bendera, sebagai “pertahanan lini kedua” terhadap pelayaran di bawah standar, dan pengalaman menunjukkan bahwa inspeksi tersebut bisa sangat efektif. Organisasi ini mengadopsi resolusi A.682(17) mengenai kerjasama regional dalam pengendalian kapal dan muatan yang mendorong tercapainya perjanjian regional. Negara-negara pelabuhan telah memberikan kontribusi besar dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim, serta pencegahan pencemaran laut. Organisasi ini mengadopsi resolusi A.1155(32) tentang Prosedur Pengendalian Negara Pelabuhan, 2019, setelah berturut-turut mencabut resolusi A.1138(31), A.1052(27), A.882(21), A.787(19), A.742(18), A.597(15) dan A.466(XII), untuk memberikan panduan dasar dalam pelaksanaan inspeksi PSC untuk mendukung ketentuan pengendalian yang terdapat dalam konvensi terkait dan dalam Kode Implementasi Instrumen IMO (Kode III) (resolusi A.1070(28)). Prosedur PSC menjamin konsistensi dalam pelaksanaan inspeksi, identifikasi kekurangan kapal, perlengkapannya, atau awak kapal, dan penerapan prosedur PSC. Pemenuhan persyaratan pelaporan mengenai hal-hal terkait PSC harus dilakukan secara elektronik oleh rezim PSC, atas nama negara anggota dan Flag States melalui modul GISIS di PSC.

DAFTAR PUSTAKA

- suryawan, Ghora Ardhya. 2022. “Pemeriksaan Kelaiklautan Dan Keamanan Kapal Asing Oleh Port State Control (Psc) Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.” Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M, Dr. Drs. Bambang Sumali, M.Sc, Shahnaz Rhein Ariata, Pengaruh Penggunaan Aplikasi Crew Inspector dan Bassnet Terhadap Sistem Dokumentasi di PT. Aweidhia Crew Management. 2023.
- <https://www.imo.org/en/OurWork/IIIS/Pages/Port%20State%20Control.aspx>
- Harahap, R. R. M. (2022). Analisis Hukum Terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar Di Pelabuhan (Studi pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe) (Doctoral dissertation, Universitas Medan Area).
- Darmika, K. (2015). Penegakan Hukum Tindak Pidana Perikanan Oleh Kapal Perang Republik Indonesia (Kri) Dalam Perspektif Undang-Undang Ri Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan. *Jurnal Hukum dan Peradilan*, 4(3), 485-500.
- Nurchayawan, T., & Saputra, L. (2017). Penegakan Hukum Dan Peneggelaman Kapal Asing (Studi Kasus Tindak Pidana Pelaku Illegal Fishing). *Era Hukum-Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, 15(2).
- SAIFUL BAHRI, S. B. (2021). ANALISIS PROSES PELAYANAN CLERANCE IN DAN OUT KAPAL ASING DI PERUSAHAAN PT. OREMUS BAHARI MANDIRI

- (TANJUNG PERAK) SURABAYA (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar).
- ANDESLI, A. (2020). ANALISIS FAKTOR KELAIKLAUTAN KAPAL, TANGGUNG JAWAB KSOP DAN ISM CODE TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN (Studi Kasus Pada KSOP Kijang). SKRIPSI.
- PRABOWO, Y. A. (2017). UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL GUNA MENINGKATKAN JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL PADA PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BONTANG (Doctoral dissertation, SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN JAKARTA).
- SURYAWAN, G. A. (2022). PEMERIKSAAN KELAIKLAUTAN DAN KEAMANAN KAPAL ASING OLEH PORT STATE CONTROL (PSC) DI PELABUHAN TANJUNGPINRANG CILACAP (Doctoral dissertation, POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG).
- Erliyana, S., & Oktaviana, E. (2020). Optimalisasi Pelayanan Dokumen Kedatangan Kapal Asing Saat Terjadinya Covid-19. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 22(2), 135-139.