

PERBAIKAN TATA KELOLA PENGATURAN KEMUDAHAN IMMIGRATION CLEARANCE DALAM PENINGKATAN KUNJUNGAN KAPAL WISATA (YACHT) ASING DI INDONESIA

(GOVERNANCE REFORM OF IMMIGRATION CLEARANCE FACILITIES TO BOOST FOREIGN YACHT VISITS IN INDONESIA)

Gilar Tyas Sandi Wijaya

Mahasiswa Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana,
Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Kampus Jakarta.
Email: gilaratyassandiwijaya@mail.ugm.ac.id

Agustina Merdekawati

Dosen Hukum Internasional, Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada.
Email: agustina_merdekawati@ugm.ac.id

ABSTRAK

Perbaikan Tata Kelola Pengaturan Kemudahan Immigration Clearance dalam Peningkatan Kunjungan Kapal Wisata (Yacht) Asing di Indonesia bertujuan untuk mengidentifikasi secara komprehensif permasalahan yang timbul sebagai akibat dari pelaksanaan kemudahan *Immigration Clearance* bagi Kapal Wisata (Yacht) Asing di Indonesia, dan merumuskan rekomendasi bagi penyempurnaan pengaturan guna perbaikan dan peningkatan efektivitas pelayanan keimigrasian bagi Kapal Wisata (Yacht) Asing di Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 memberikan kekosongan norma hukum terhadap kapal wisata (yacht) asing dan terjadinya pelanggaran larangan komersialisasi kapal wisata (yacht) yang menimbulkan berbagai macam permasalahan. Penelitian ini menggunakan metode hukum yuridis-empiris dengan memadukan analisis peraturan, literatur, serta wawancara dengan petugas imigrasi dan syahbandar terkait implementasi kemudahan keimigrasian di Marina Benoa dan Marina Jakarta. Data dianalisis secara kualitatif melalui pendekatan peraturan perundang-undangan, sosiologi dan metode *Regulatory Impact Assessment* (RIA untuk menilai implikasi hukum dan merumuskan kebijakan kemudahan keimigrasian. Kesimpulan diperoleh dengan metode deduktif guna menghasilkan rekomendasi kebijakan yang lebih pasti dan efektif. Hasil penelitian menunjukkan Pengaturan mengenai pelaksanaan kemudahan *immigration clearance* bagi kapal wisata (yacht) asing di Indonesia belum mampu memberikan kepastian dan keadilan terhadap pelayanan dan pengawasan kapal wisata (yacht) asing karena penggunaan istilah atau frasa hukum yang multitafsir pada peraturan lain yang terkait. Hal ini memicu perbedaan interpretasi antar awak kapal dan penumpang terkait perizinan tinggal yang menimbulkan masuknya wisatawan kapal wisata (yacht) asing tanpa kepastian izin tinggal. Rekomendasi menunjukkan perlunya revisi Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 dengan penambahan norma SOP, penunjukan Pelindo sebagai pengelola marina, penetapan Syahbandar sebagai koordinator pemeriksaan, dan pengaturan izin komersialisasi kapal wisata (yacht) asing yang dapat memperkuat kepastian hukum dan meningkatkan akuntabilitas layanan kemudahan imigrasi bagi kapal wisata (yacht) asing.

Keyword: *Immigration Clearance*, Hukum Keimigrasian, Kapal Wisata (Yacht) Asing, *Regulatory Impact Assessment*.

ABSTRACT

This study aims to comprehensively identify the problems arising from the implementation of immigration clearance for foreign yachts in Indonesia and to formulate recommendations for improving regulations to enhance and increase the effectiveness of immigration services for foreign yachts in Indonesia. Presidential Regulation Number 10 of 2025 creates a legal vacuum regarding yachts and violations of the prohibition on commercial yachts, leading to various problems. This study uses a juridical-empirical legal method, combining regulatory analysis, literature analysis, and interviews with immigration officers and harbormasters regarding the implementation of immigration clearance at Marina Benoa and Marina Jakarta. The data were analyzed qualitatively using a legal, sociological, and Regulatory Impact Assessment (RIA) approach to assess the legal implications and formulate immigration clearance policies. Conclusions were drawn using a deductive method to generate more definitive and effective policy recommendations. The research results show that, first, regulations regarding the implementation of immigration clearance for foreign yachts in Indonesia have not been able to provide certainty and fairness in the service and oversight of foreign yacht immigration clearance due to the use of multi-interpretable legal terms and phrases in other related regulations and violations of the prohibition on the commercialization of foreign yachts. This has led to differing interpretations among crew members and passengers regarding stay permits, resulting in the entry of foreign yacht tourists without a secure stay permit. Second, the RIA analysis indicates the need to revise Presidential Regulation Number 105 of 2015 by adding SOPs, appointing Pelindo as marina managers, appointing Harbor Masters as inspection coordinators, and regulating permits for the commercialization of foreign yachts. This can strengthen legal certainty and increase accountability for immigration services for foreign yachts.

Keyword: *Immigration Clearance*, Immigration Law, Foreign Yachts, *Regulatory Impact Assessment*.

A. PENDAHULUAN

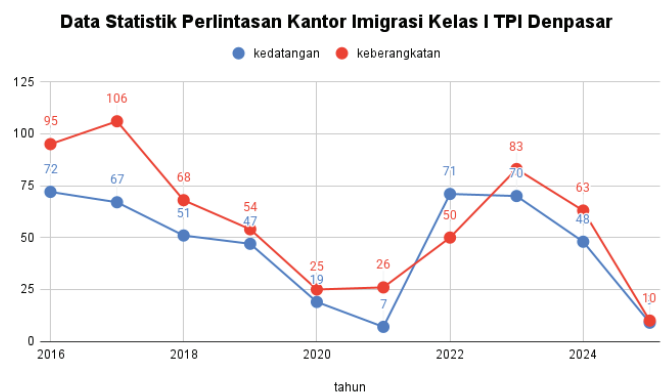
1. Latar Belakang

Subsektor pariwisata yang cukup diminati oleh wisatawan adalah pariwisata bahari, yakni kegiatan wisata yang dilakukan di wilayah pesisir pantai dan laut. Data Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa total kunjungan kapal di 25 pelabuhan strategis meningkat dari 258.703 unit pada 2022 menjadi 279.057 unit pada 2023¹. Sejalan dengan hal tersebut, data kunjungan kapal asing juga memperlihatkan tren yang cukup tinggi. Sepanjang tahun 2024, tercatat 72.918 kunjungan kapal asing ke pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Sementara itu, hingga bulan Juli 2025, jumlahnya telah mencapai 58.059 kunjungan².

Meskipun data untuk bulan Agustus hingga Desember 2025 belum tersedia, angka sementara tersebut sudah menunjukkan kecenderungan peningkatan yang signifikan. Peningkatan jumlah kunjungan kapal ini menggambarkan bahwa Indonesia semakin menjadi destinasi menarik bagi wisatawan mancanegara. Salah satu cara wisatawan menyusuri eksotisme laut Indonesia adalah dengan menaiki kapal wisata (*yacht*)³ yang memberikan akses langsung menuju destinasi wisata yang dituju. Sepanjang 2024, tercatat 50 kapal wisata (*yacht*) dari 11 negara bersandar di kawasan Bali Maritime Tourism Hub yang selanjutnya disebut BMTH di

Pelabuhan Benoa. Beberapa kapal wisata (*yacht*) yang pernah berkunjung di Pelabuhan Benoa, antara lain Anthem of the Seas, Viking Sky, Silver Nova dan Queen Elizabeth⁴. Kunjungan kapal wisata (*yacht*) tersebut menjadi indikator nyata antusiasme wisatawan mancanegara terhadap destinasi laut Indonesia, sekaligus menegaskan posisi strategis Pelabuhan Benoa dalam mendukung sektor pariwisata bahari nasional, sebagaimana ditunjukkan pada data statistik perlintasan kapal di Kantor Imigrasi Kelas I TPI Denpasar berikut:

Gambar 1. Data Statistik Perlintasan Imigrasi Kelas I TPI Denpasar⁵



Meskipun secara umum tren kunjungan kapal wisata (*yacht*) menunjukkan kecenderungan meningkat, data statistik perlintasan keimigrasian pada Kantor Imigrasi Kelas I TPI Denpasar sebagaimana ditunjukkan

- 1 Badan Pusat Statistik Republik Indonesia, "Statistik Transportas Laut 2023", BPS.go.id. <https://www.bps.go.id/id/publication/2024/11/25/3fcd0493a7b0a2de5a18004b/statistik-transportasi-laut-2023.html> (diakses 28 Juni 2025).
- 2 Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "Data Kunjungan Kapal", Dephub. <https://monitoring-inaportnet.dephub.go.id/> (diakses 28 Juni 2025).
- 3 Eko Eddy Supriyanto, "Blue Tourism: Treating Marine Ecosystems and Increasing The Potential of Maritime Tourism in Indonesia" *Jurnal Kepariwisata Indonesia*, Vol.16 (2): (2022), 138-140.
- 4 Putu Indah Savitri, "Menteri BUMN :Pelabuhan Benoa Cetak Sejarah Sandarkan 3 Kapal Pesiar," Antara, <https://www.antaranews.com/berita/4667529/menteri-bumn-pelabuhan-benoa-cetak-sejarah-sandarkan-3-kapal-pesiar>. (diakses 09 April 2025).
- 5 Sumber: Publikasi Laporan Direktorat Sistem dan Teknologi Informasi Keimigrasian Kantor Imigrasi Kelas I TPI Denpasar, Direktorat Jenderal Imigrasi, April 2025

dalam Gambar 1 memperlihatkan bahwa jumlah kedatangan dan keberangkatan *yacht* di Indonesia masih bersifat fluktuatif dari tahun ke tahun. Kondisi ini mengindikasikan bahwa peningkatan kunjungan belum terjadi secara konsisten dan berkelanjutan. Lebih lanjut, fluktuasi tersebut tidak terlepas dari

berbagai permasalahan struktural, baik yang bersumber dari aspek regulasi maupun kesiapan infrastruktur pendukung. Oleh karena itu, peta permasalahan yang disajikan selanjutnya menunjukkan bahwa implementasi Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 belum berjalan secara optimal.

Tabel 1. Peta permasalahan yang sudah terindikasi

No	Aspek	Permasalahan
1	Kebijakan dan kerangka regulasi	setelah hampir 10 tahun Perpres 105/2015 ditetapkan, hanya terdapat 6 dari 18 marina yang populer dan berfungsi, yaitu Marina Benoa, Marina Ancol, Marina Labuan Bajo, Marina Batavia, Marina Del Ray, dan Marina Telaga Punggur. Salah satu di antaranya, Marina Benoa, baru memulai operasional terbatas pada Oktober 2024 dan diperkirakan baru akan beroperasi penuh pada tahun 2027. Hal ini mencerminkan kesenjangan antara kebijakan yang telah ditetapkan dan implementasi teknis yang berjalan lambat di lapangan.
2	Tata kelola perizinan dan reformasi regulasi	proses transisi dari penghapusan CAIT ke sistem SPB tidak disertai dengan pemberitahuan, sosialisasi, dan masa transisi yang memadai kepada operator maupun agen kapal wisata (<i>yacht</i>), sehingga menyebabkan ketidakpastian dan disrupsi operasional dalam pelaksanaan teknis perizinan.
3	Aksesibilitas dan daya tarik itinerari	waktu tempuh pelayaran dari negara asal (misalnya Singapura ke Bali selama 7 malam) dinilai terlalu lama, khususnya untuk wisatawan Asia. Keterbatasan pelabuhan singgah seperti Semarang dan Lombok menyebabkan destinasi wisata bahari Indonesia menjadi kurang kompetitif dibanding negara lain.
4	Pemerataan infrastruktur, daya dukung lokasi, dan wisatawan mancanegara	infrastruktur marina cenderung terkonsentrasi di wilayah tertentu, seperti Bali dan Labuan Bajo. Sementara itu, daerah-daerah lain yang memiliki potensi serupa belum mendapatkan perhatian pengembangan yang memadai. Kondisi ini memicu rendahnya intensitas persinggahan kapal wisata (<i>yacht</i>) asing di wilayah-wilayah tersebut, yang pada gilirannya menyurutkan antusiasme turis mancanegara untuk mengeksplorasi ragam destinasi bahari potensial lainnya di Indonesia.
5	Ketersediaan fasilitas pendukung kapal wisata (<i>yacht</i>)	sejumlah marina belum memenuhi standar internasional dan masih memiliki keterbatasan dalam hal fasilitas pelabuhan maupun akomodasi pendukung. Akibatnya, marina-marina tersebut belum mampu melayani kapal wisata (<i>yacht</i>) berukuran besar, seperti yang terjadi di Marina Benoa, Bali. Selain itu, beberapa marina juga belum dilengkapi dengan fasilitas penting seperti pengisian bahan bakar, tempat servis kapal, serta akomodasi yang memadai. Kondisi ini membatasi kemampuan kapal wisata (<i>yacht</i>) asing untuk menjelajahi wilayah perairan Indonesia secara maksimal.

- | | | |
|---|--|--|
| 6 | Perencanaan terpadu dalam pengembangan wisata bahari | belum adanya pendekatan perencanaan terpadu antara pembangunan marina, fasilitas wisata bahari, dan aktivitas ekonomi pesisir lainnya secara sistemik, menyebabkan ketidakseimbangan antara potensi dan realisasi manfaat ekonomi. |
|---|--|--|

Sumber: Diolah dari Prakoso (2016)⁶; Vicky (2016)⁷; Dusun (2017)⁸; Rifan (2024)⁹; Saputra (2024)¹⁰; Wisnubroto (2024)¹¹.

Oleh karena itu, dengan adanya Perpres 105/2015, jumlah kunjungan kapal asing terus mengalami peningkatan yang konsisten. Namun, pada kenyataannya masih ditemukan penurunan dalam beberapa periode. Berdasarkan uraian pendahuluan ini, maka peneliti tertarik menulis mengenai perbaikan tata kelola pengaturan kemudahan *immigration clearance* dalam peningkatan kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing di Indonesia.

2. Rumusan Masalah

Berangkat dari uraian latar belakang tersebut, maka permasalahan dalam penelitian ini diidentifikasi sebagai berikut:

- a. Bagaimana identifikasi komprehensif dari permasalahan yang timbul sebagai akibat dari pelaksanaan kemudahan *Immigration Clearance* bagi Kapal Wisata (*Yacht*) Asing di Indonesia dalam aspek keimigrasian?
- b. Bagaimana rekomendasi penyempurnaan dan perbaikan kemudahan *Immigration*

Clearance bagi Kapal Wisata (*Yacht*) Asing di Indonesia?

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis empiris yang mengkaitkan kebijakan hukum dan pelaksanaan lapangan (Marina Benoa di Bali dan Marina Ancol di Jakarta). Data primer berupa hasil wawancara yang diperoleh dari Petugas Imigrasi, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Pengelola Kapal Wisata (*Yacht*) Asing dan Wisatawan Asing Pengguna Fasilitas, serta hasil observasi yang diperoleh dari pengamatan situasi yang terjadi di lapangan dan mencatat poin penting yang dapat mendukung penelitian. Data sekunder berupa hasil kombinasi dari bahan hukum primer (hukum positif Indonesia), sekunder (buku, jurnal ilmiah, dan artikel), dan tersier (kamus hukum dan kamus besar bahasa Indonesia). Teknik pengumpulan data

-
- ⁶ Johanes Randy Prakoso, "Indonesia Potensial untuk Yacht Asing, Tapi Terhalang Infrastruktur", Detiktravel, Travel Detik.com, <https://travel.detik.com/travel-news/d-3230799/indonesia-potensial-untuk-yacht-asing-tapi-terhalang-infrastruktur>. (diakses 27 Juni 2025)
- ⁷ Vicky, "Penerapan Perpres Yacht Ancam Target Wisatawan", Media Indonesia, <https://mediaindonesia.com/humaniora/30321/penerapan-perpres-yacht-ancam-target-wisatawan?utm>. , (diakses 27 Juni 2025)
- ⁸ Fatiyah Suryani Mile, R Lina Sinaulan, ST Laksono Utomo, dkk., "Perkembangan Kapal Rekreasi Dalam Perspektif Undang-Undang Pelayaran dan Implikasinya Terhadap Pengaturan Hukum dan Koordinasi Kelembagaan" *Jurnal Hukum Pelita*, Vol.6 (2), (2025): 83-97.
- ⁹ M. Rifan, "6 Pelabuhan Marina Terpopuler di Indonesia, Ikon Pariwisata Bahari yang Mempesona" kilatkonstruksi.com, <https://konstruksi.kilat.com/serba-serbi/107414037548/6-pelabuhan-marina-terpopuler-di-indonesia-ikon-pariwisata-bahari-yang-mempesona>. (diakses 27 Juni 2025).
- ¹⁰ Harian Noris Saputra, "Pariwisata Yacht Indonesia Kalah Dari Singapura, Ini Penyebabnya," Bisnis Style, <https://lifestyle.bisnis.com/read/20240810/361/1789772/pariwisata-yacht-indonesia-kalah-dari-singapura-ini-penyebabnya?utm>. (diakses 27 Juni 2025)
- ¹¹ Kristantyo Wisnubroto, "Menuju Benoa Pusat Pariwisata Maritim Unggulan", Indonesia.go.id, <https://indonesia.go.id/kategori/editorial/8219/menuju-benoa-pusat-pariwisata->. (diakses 08 April 2025).

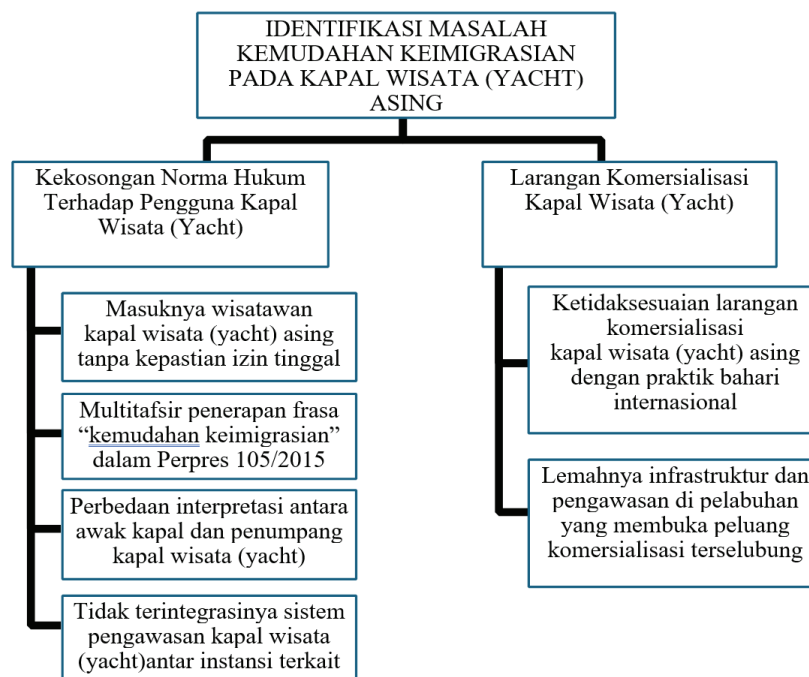
sekunder dilakukan melalui pendekatan studi kepustakaan.

Analisis data dilakukan dengan metode analisis kualitatif melalui deskriptif-analitis yang membentuk gambaran *immigration clearence* bagi kapal wisata (*Yacht*) Asing di Indonesia menggunakan kata-kata secara menyeluruh tanpa adanya bilangan atau angka. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu pendekatan peraturan perundang-undangan dan sosiologis.¹² Sementara itu, penarikan Kesimpulan dilakukan menggunakan metode penyimpulan secara deduktif yang menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum terhadap permasalahan konkrit yang dihadapi sehingga permasalahan hukum dijelaskan secara logis, ilmiah, dan mudah dipahami.

C. IDENTIFIKASI PERMASALAHAN YANG TIMBUL SEBAGAI AKIBAT DARI PELAKSANAAN KEMUDAHAN *IMMIGRATION CLEARANCE* BAGI KAPAL WISATA (*YACHT*) ASING DI INDONESIA DALAM ASPEK KEIMIGRASIAN

Permasalahan yang muncul tidak hanya berkaitan dengan kekosongan norma hukum, tetapi juga larangan komersialisasi yang tidak selaras dengan praktik bahari internasional. Berikut disajikan bagan identifikasi masalah yang menyajikan pemetaan awal atas kedua permasalahan tersebut dan menjadi titik tolak bagi pembahasan mendalam pada subbagian berikutnya.

Gambar 2. Alur berpikir identifikasi permasalahan yang timbul sebagai akibat dari pelaksanaan kemudahan *immigration clearance* dalam aspek keimigrasian¹³



¹² Guntar Triyoga Basuki, "Kewenangan Anak Buah Kapal (ABK) Orang Asing Yang Keluar Masuk Perairan Indonesia Dalam Hal Keimigrasian (Studi Kantor Imigrasi Kelas II TPI Tanjungpandan)" *Jurnal Hukum Lawnesia*, Vol.4 (1), (2025) : 624.

¹³ Sumber : Diolah dari Berbagai Sumber.

1. Kekosongan hukum terhadap pengguna kapal wisata (*yacht*) asing yang datang ke Indonesia

Kekosongan hukum (*rechtvacuum*) dapat terjadi karena beberapa sebab, antara lain keterbatasan legislator dalam merumuskan norma hukum yang mengantisipasi perkembangan zaman, lambatnya proses legislasi, atau karena sifat hukum yang dinamis sementara produk undang-undang cenderung statis.¹⁴ Selain itu, kekosongan hukum juga sering muncul akibat kelemahan undang-undang, baik dalam bentuk ketidaktepatan redaksional, multitafsir terhadap pasal-pasal tertentu, maupun kontradiksi internal antar norma. Keseluruhan faktor tersebut menimbulkan ketidakpastian hukum yang pada akhirnya merugikan pencari keadilan.¹⁵ Kekosongan hukum dalam konteks pengguna kapal wisata (*yacht*) asing yang datang ke Indonesia terjadi dalam beberapa ketentuan, antara lain:

a. Masuknya wisatawan kapal wisata (*yacht*)

Kekosongan hukum dalam pengaturan keimigrasian kapal wisata (*yacht*) asing terjadi pada mekanisme masuknya wisatawan yang tidak menggunakan jasa agen kapal resmi. Fakta empiris menunjukkan bahwa praktik kedatangan *yacht* asing tanpa agen masih ditemukan di berbagai wilayah perairan Indonesia dan diakui oleh aparat keimigrasian di lapangan, seperti di Labuan Bajo yang diakui oleh Jaya Mahendra, Kepala Kantor Imigrasi Kelas II

TPI Labuan Bajo.¹⁶ Kondisi ini menegaskan bahwa skema kedatangan tanpa agen bukan sekadar kemungkinan normatif, melainkan realitas yang memerlukan pengaturan hukum yang jelas. Secara normatif, kedatangan *yacht* tanpa agen tidak dilarang oleh hukum positif Indonesia. Permenhub Nomor PM 4 Tahun 2022 tidak mewajibkan penggunaan jasa agen dan memperbolehkan pemilik kapal menunjuk operator kapal atau nahkoda sebagai perwakilan selama berada di wilayah Indonesia. Dengan demikian, dari perspektif hukum pelayaran, kedatangan *yacht* tanpa agen dianggap sah dan legal. Namun, legalitas administratif tersebut tidak diikuti dengan pengaturan yang memadai mengenai kewajiban dan mekanisme pemeriksaan keimigrasian bagi wisatawan, awak kapal, dan penumpang *yacht*. Permenhub 4/2022 hanya mengatur aspek pelayanan kapal tanpa mengaitkannya secara eksplisit dengan prosedur keimigrasian. Akibatnya, muncul celah pengaturan pada titik masuk wisatawan *yacht* tanpa agen ke wilayah Indonesia.

Kekosongan norma tersebut menjadi problematik ketika dikaitkan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian. Pasal 8 ayat (2) dan Pasal 9 UU 6/2011 secara tegas mewajibkan setiap orang asing yang masuk ke wilayah Indonesia untuk memiliki visa yang sah dan melalui pemeriksaan keimigrasian. Selain itu, Pasal 48 UU 6/2011 mensyaratkan kepemilikan izin tinggal yang sesuai dengan maksud dan tujuan keberadaan orang asing di wilayah Indonesia. Namun, hasil

¹⁴ C. Saunders, "Constitutional Review," *The Constitution of Australia*, no. 3, (2021) : 1-19, <https://doi.org/10.5040/9781509955657.ch-003>.

¹⁵ M. S. Hadiansyah, B. N. Pelita, & L. F. Rizal, "Politik Hukum Peradilan Tentang Pembatasan Upaya Hukum Peninjauan Kembali Terhadap Pejabat/Badan Tata Usaha Negara Berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi No 24/PUU-XII/2024: Perspektif Siyasah Qadhaiyyah," *Jurnal Hukum Lex Generalis*, Vol.6 (2), (2025) : 1-28.

¹⁶ Ambrosius Ardin, Imigrasi Minta Yacht ke Labuan Bajo Gunakan Agen Kapal Lokal," *detikBali*. 2024, https://www.detik.com/bali/nusra/d-7586040/imigrasi-minta-yatch-ke-labuan-bajo-gunakan-agen-kapal-lokal#google_vignette. (diakses 13 Oktober 2025)

wawancara dengan syahbandar menunjukkan bahwa pemeriksaan wisatawan kapal wisata (*yacht*) tanpa menggunakan agen tidak dilakukan di atas kapal melainkan di darat sehingga terdapat warga negara asing yang masuk ke wilayah Indonesia tanpa pemeriksaan visa yang sah terlebih dahulu. Akibatnya, kewajiban keimigrasian sering kali baru dipenuhi setelah kapal tiba atau bahkan setelah kapal beroperasi di wilayah Indonesia. Kondisi ini menciptakan jeda normatif antara masuknya kapal ke perairan Indonesia dengan terpenuhinya kewajiban keimigrasian wisatawan. Dalam jeda tersebut, status hukum keberadaan orang asing menjadi tidak jelas.

Dalam praktik, kekosongan hukum tersebut melahirkan mekanisme pemeriksaan keimigrasian yang tidak seragam. Kapal *yacht* yang menggunakan agen resmi umumnya diperiksa langsung di atas kapal karena kedatangan telah dilaporkan sebelumnya.

Sebaliknya, *yacht* yang datang tanpa agen sering kali mengurus dokumen keimigrasian secara mandiri dengan mendatangi kantor imigrasi darat setelah kapal tiba. Perbedaan mekanisme ini tidak didasarkan pada kondisi objektif, melainkan pada ketiadaan pengaturan hukum yang jelas. Akibatnya, wisatawan *yacht* tanpa agen tidak mampu memprediksi akibat hukum dari tindakannya meskipun secara administratif pelayaran dianggap legal. Aparat keimigrasian pun tidak memiliki rujukan normatif yang tegas untuk menentukan batas kewenangan pengawasan sebelum izin tinggal diterbitkan. Kondisi ini melemahkan asas kepastian hukum dan bertentangan dengan asas *lex certa*. Dengan demikian, kekosongan hukum pada mekanisme masuknya wisatawan

kapal wisata (*yacht*) tanpa agen merupakan persoalan struktural yang berimplikasi langsung pada efektivitas pengawasan keimigrasian dan perlindungan kepentingan negara.

b. Multitafsir penerapan frasa “kemudahan keimigrasian” dalam Perpres 105/2025

Kekosongan hukum (*rechtvacuum*) dalam pelayanan keimigrasian terhadap kapal wisata (*yacht*) asing juga bersumber dari multitafsir penerapan frasa “kemudahan keimigrasian” sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015. Perpres tersebut menempatkan kemudahan keimigrasian sebagai bagian dari kebijakan strategis untuk mendorong pariwisata bahari dan investasi, namun tidak disertai dengan batasan normatif yang jelas mengenai ruang lingkup, bentuk, serta tahapan implementasinya. Secara normatif, Perpres 105/2015 hanya memuat orientasi kebijakan (*policy direction*), tanpa memberikan parameter operasional mengenai bagaimana prinsip kemudahan tersebut harus diterapkan dalam proses pemeriksaan keimigrasian kapal wisata (*yacht*) asing. Ketidadaan perumusan yang tegas ini membuka ruang interpretasi yang luas dan beragam di tingkat pelaksana. Akibatnya, frasa “kemudahan keimigrasian” tidak memiliki makna hukum yang tunggal dan pasti. Kondisi ini menjadi titik awal munculnya kekosongan hukum yang bersifat substantif. Kekosongan tersebut bukan karena tidak adanya pengaturan sama sekali, melainkan karena norma yang ada terlalu abstrak untuk dioperasionalkan secara konsisten.¹⁷

Multitafsir tersebut semakin nyata ketika Perpres 105/2015 diimplementasikan

¹⁷ Cut Mutia P, Dafid Ginting, Lilis, dkk., “Pengelolaan Keimigrasian Crew Asing Yang Bekerja di Kapal Berbendera Asing Pada PT. SNEPAC Shipping Batam” *Journal Adiguna Maritim Indonesia (JAMI)*, Vol.2 (2) : 2025, 59-64.

bersamaan dengan Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 9 Tahun 2024. Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Sub Seksi Pemeriksaan Kantor Imigrasi Jakarta Utara, aparat keimigrasian menghadapi dilema normatif antara tuntutan percepatan pelayanan sebagai bentuk kemudahan keimigrasian dan kewajiban menjalankan prosedur pemeriksaan yang ketat sebagaimana diatur dalam Permenkumham 9/2024. Dalam praktik, prinsip kemudahan sering ditafsirkan sebagai percepatan penerbitan dokumen keimigrasian, meskipun belum seluruh rangkaian pemeriksaan lintas instansi diselesaikan. Di sisi lain, Permenkumham 9/2024 menekankan aspek kehati-hatian, verifikasi dokumen, dan pemeriksaan administratif yang berlapis. Perbedaan orientasi pengaturan ini menunjukkan bahwa Perpres 105/2015 tidak memberikan panduan yang cukup untuk menyelaraskan prinsip kemudahan dengan prinsip pengawasan. Akibatnya, aparat pelaksana terpaksa mengisi kekosongan norma tersebut melalui penafsiran masing-masing. Praktik ini memperkuat karakter multitafsir dalam penerapan kemudahan keimigrasian.

Dampak multitafsir tersebut tercermin dalam praktik pelayanan dan pengawasan terpadu di lapangan. Hasil wawancara dengan Kepala Syahbandar Pantai Mutiara KSOP Sunda Kelapa Jakarta menunjukkan bahwa penerbitan dokumen keimigrasian dan *Verification Document* (VD) kerap dilakukan sebelum pemeriksaan teknis dan keselamatan kapal diselesaikan secara menyeluruh. Dari perspektif keimigrasian, langkah tersebut dianggap sebagai bentuk implementasi kemudahan sebagaimana diamanatkan dalam Perpres 105/2015. Namun, dari perspektif syahbandar, percepatan tersebut justru menimbulkan tekanan normatif untuk

segera menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), meskipun pemeriksaan kapal belum optimal. Perbedaan penafsiran ini menunjukkan bahwa frasa “kemudahan keimigrasian” tidak memiliki batasan yang jelas mengenai sejauh mana kemudahan dapat diberikan tanpa mengorbankan fungsi pengawasan. Akibatnya, proses pemeriksaan menjadi terfragmentasi dan tidak terintegrasi antarinstansi. Kondisi ini memperlihatkan bahwa multitafsir regulasi telah menciptakan celah normatif yang melemahkan mekanisme pengawasan negara.

Dengan demikian, multitafsir penerapan frasa “kemudahan keimigrasian” dalam Perpres 105/2015 menunjukkan adanya kekosongan hukum yang bersifat struktural. Kekosongan ini tidak hanya menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pengguna kapal wisata (*yacht*) asing, tetapi juga melemahkan konsistensi tindakan aparat pelaksana. Norma yang tidak dirumuskan secara jelas bertentangan dengan asas kepastian hukum dan asas *lex certa*, karena membuka ruang interpretasi yang berlebihan. Selain itu, kondisi ini mencerminkan lemahnya kualitas substansi hukum, di mana peraturan yang lebih tinggi tidak memberikan kejelasan yang memadai untuk dioperasionalkan oleh peraturan pelaksana di bawahnya. Oleh karena itu, frasa “kemudahan keimigrasian” dalam Perpres 105/2015 menjadi sumber utama kekosongan hukum yang berdampak langsung pada efektivitas pelayanan dan pengawasan keimigrasian kapal wisata (*yacht*) asing.

c. Perbedaan interpretasi antara awak kapal dan penumpang kapal wisata (*yacht*)

Kekosongan hukum (*rechtvacuum*) dalam pelayanan keimigrasian kapal wisata (*yacht*) asing juga muncul akibat perbedaan interpretasi

mengenai perbedaan antara awak kapal dan penumpang. Berdasarkan keterangan dari pejabat Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Pelabuhan Tanjung Benoa, pengaturan mengenai clearance in dan clearance out kapal wisata asing dinilai belum memberikan kejelasan mengenai pembagian kewenangan pemeriksaan serta tanggung jawab pelaporan kedatangan kapal. Meskipun Permenhub Nomor 4 Tahun 2022 telah memberikan definisi normatif yang membedakan awak kapal dan penumpang, pengaturan tersebut belum diikuti dengan mekanisme operasional yang terintegrasi dengan rezim keimigrasian. Kondisi ini membuka ruang interpretasi yang berbeda antarinstansi dalam menentukan status hukum orang asing yang berada di atas kapal *yacht*. Akibatnya, perbedaan status yang secara normatif tampak jelas justru menjadi kabur dalam praktik. Kekosongan ini tidak bersumber dari ketiadaan norma, melainkan dari ketidaktegasan norma dalam mengatur konsekuensi administratif dari perbedaan status tersebut.

Permasalahan semakin kompleks ketika pengaturan kesyahbandaran tersebut dihadapkan pada ketentuan keimigrasian. Permenkumham Nomor 9 Tahun 2024 mengatur bahwa nakhoda dan awak kapal yang datang menggunakan kapal wisata (*yacht*) asing juga wajib memiliki visa kunjungan dalam rangka wisata. Ketentuan ini mendorong kecenderungan penyamaan perlakuan administratif antara awak kapal dan penumpang, karena keduanya sama-sama menggunakan visa kunjungan. Dalam praktik, petugas imigrasi lebih menitikberatkan pada jenis visa atau izin tinggal yang dimiliki, bukan pada fungsi hukum subjek di atas kapal.

Akibatnya, awak kapal diperlakukan secara administratif setara dengan penumpang wisata. Pendekatan ini bertentangan dengan perspektif kesyahbandaran yang memandang awak kapal sebagai subjek yang memiliki fungsi operasional dan tanggung jawab khusus. Perbedaan pendekatan tersebut menciptakan kontradiksi normatif yang tidak terselesaikan oleh regulasi yang ada.

Perbedaan interpretasi ini menimbulkan celah hukum dalam praktik di lapangan. Berdasarkan keterangan dari KSOP Tanjung Benoa, sering ditemukan praktik penggantian penumpang yang disamakan sebagai penggantian awak kapal dengan dalih kegiatan wisata. Secara normatif, Permenhub 4/2022 melarang penggantian penumpang selama kapal berada di wilayah perairan Indonesia, namun masih membuka kemungkinan penggantian awak kapal dalam kondisi tertentu. Ketika awak kapal dan penumpang diperlakukan sama secara keimigrasian, larangan tersebut menjadi sulit ditegakkan. Hal ini membuka peluang komersialisasi kapal *yacht* secara terselubung, sekaligus melemahkan pengawasan terhadap pergerakan orang asing. Kekosongan hukum ini menunjukkan bahwa perbedaan interpretasi status subjek hukum telah berdampak langsung pada efektivitas pengawasan negara.¹⁸

Dengan demikian, kekosongan hukum akibat perbedaan interpretasi antara awak kapal dan penumpang kapal wisata (*yacht*) asing merupakan persoalan struktural yang bersumber dari disharmoni pengaturan antara Permenhub 4/2022 dan Permenkumham 9/2024. Dua peraturan yang berada pada tingkat hierarki yang sama tersebut belum saling melengkapi dalam mengatur konsekuensi

¹⁸ Dwiki Praditya, "Optimalisasi Patroli Laut Imigrasi di Perairan Perbatasan Dalam Upaya Mendukung Keamanan Sumber Daya Perikanan" *Jurnal Sosial Ekonomi Perikanan*, Vol.10 (4) : (2025), 367-378.

administratif dari perbedaan fungsi hukum awak kapal dan penumpang. Kondisi ini menimbulkan ketidakpastian hukum, membuka ruang penyalahgunaan status, serta membebani aparat pelaksana dengan dilema normatif dalam penerapan hukum. Ketidakjelasan tersebut bertentangan dengan asas kepastian hukum (*rechtszekerheid*) dan asas *lex certa*, karena norma hukum tidak memberikan batasan yang jelas, konsisten, dan dapat diprediksi. Oleh karena itu, perbedaan interpretasi status awak kapal dan penumpang menegaskan adanya kekosongan hukum yang signifikan dalam pengaturan keimigrasian kapal wisata (*yacht*) asing.

d. Tidak terintegrasinya sistem pengawasan kapal wisata (*yacht*) antar instansi terkait

Kekosongan hukum (*rechtvacuum*) dalam pelayanan dan pengawasan keimigrasian kapal wisata (*yacht*) asing juga bersumber dari tidak terintegrasinya sistem pengawasan teknologi informasi antarinstansi terkait, khususnya antara Syahbandar dan Imigrasi. Secara normatif, masing-masing institusi telah diberikan kewenangan yang jelas oleh peraturan perundang-undangan untuk melakukan pengawasan sesuai dengan lingkup tugasnya. Syahbandar memiliki kewenangan pengawasan terhadap keselamatan pelayaran dan lalu lintas kapal, sementara Imigrasi berwenang mengawasi keluar-masuk serta keberadaan orang asing di wilayah Indonesia. Namun, kewenangan normatif tersebut tidak didukung oleh desain sistem informasi yang saling terhubung. Akibatnya, pengawasan terhadap

kapal wisata (*yacht*) asing dan orang asing yang berada di atasnya berjalan secara sektoral dan terfragmentasi.¹⁹ Kondisi ini menunjukkan bahwa hukum belum bekerja sebagai satu sistem yang utuh. Kekosongan hukum tersebut bukan terletak pada ketiadaan kewenangan, melainkan pada ketiadaan mekanisme struktural yang mengintegrasikan pelaksanaan kewenangan tersebut.

Automatic Identification System (AIS) secara hukum telah ditetapkan sebagai instrumen penting dalam pengawasan kapal asing. Pasal 6 Permenhub Nomor 4 Tahun 2022 mewajibkan setiap kapal wisata (*yacht*) asing yang memasuki perairan Indonesia untuk dilengkapi dengan AIS. Ketentuan ini menunjukkan bahwa AIS tidak hanya diposisikan sebagai perangkat keselamatan pelayaran, tetapi juga sebagai alat pengawasan negara terhadap pergerakan kapal asing. Namun, dalam praktiknya, sistem AIS dikelola secara eksklusif oleh otoritas pelayaran dan tidak terintegrasi dengan sistem pengawasan keimigrasian. Petugas Imigrasi tidak memiliki akses langsung terhadap data posisi, pergerakan, dan status keluar-masuk kapal wisata (*yacht*) asing. Akibatnya, Imigrasi tidak dapat melakukan pengawasan secara mandiri dan berkelanjutan terhadap pergerakan kapal yang membawa orang asing. Kondisi ini menciptakan jeda pengawasan yang signifikan antara aspek pelayaran dan aspek keimigrasian.

Ketiadaan integrasi sistem tersebut berdampak langsung pada praktik pengawasan di lapangan. Berdasarkan keterangan pejabat Imigrasi di Pelabuhan Marina Jakarta, terdapat situasi di mana Imigrasi telah memberikan cap keluar (*exit stamp*) kepada kapal wisata

¹⁹ Muhammad Rizki, Syarifur Ridho, Yefta Vianus Marbun., "Proses Port Clearance In/Out Dengan Inaportnet Kapal SV. Pacific Legacy Oleh Perusahaan Pelayaran PT. Sanindo Antar Nusa Pada Kantor Kesyahbandaran Lhokseumawe" *Jurnal Riset Manajemen*, Vol.3 (1) : 2025, 52.

asing, namun tidak dapat memastikan secara faktual apakah kapal tersebut benar-benar telah meninggalkan wilayah perairan Indonesia. Hal ini terjadi karena data pemantauan AIS yang dimiliki oleh Syahbandar tidak dapat diakses oleh Imigrasi. Keputusan administratif keimigrasian pun diambil tanpa dukungan data pergerakan kapal yang terverifikasi secara lintas instansi. Kondisi ini melemahkan fungsi pengawasan keimigrasian dan membuka ruang terjadinya kesalahan administratif maupun penyalahgunaan status keimigrasian. Pengawasan negara terhadap lalu lintas orang asing melalui jalur laut menjadi bergantung pada koordinasi informal, bukan pada sistem yang terlembagakan.

Dengan demikian, tidak terintegrasinya sistem pengawasan kapal wisata (*yacht*) antarinstansi menunjukkan adanya kekosongan hukum dalam aspek struktural. Norma hukum yang mengatur kewenangan pengawasan tidak didukung oleh infrastruktur sistem yang memungkinkan pelaksanaan kewenangan tersebut secara efektif. Fragmentasi sistem ini bertentangan dengan prinsip efektivitas hukum dan tujuan pengawasan keimigrasian sebagai instrumen perlindungan kedaulatan negara. Dalam konteks ini, kekosongan hukum tidak hanya berdampak pada ketidakpastian hukum, tetapi juga melemahkan daya kendali negara terhadap pergerakan kapal dan orang asing di wilayah perairan Indonesia. Oleh karena itu, ketidakterintegrasian sistem pengawasan merupakan persoalan hukum struktural yang memerlukan penataan normatif dan kelembagaan secara terpadu.

2. Larangan komersialisasi kapal wisata (*yacht*)

a. Ketidaksesuaian larangan komersialisasi kapal wisata (*yacht*) asing dengan praktik bahari internasional

Larangan komersialisasi kapal wisata (*yacht*) asing di Indonesia secara normatif diatur dalam Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2022 yang melarang kapal wisata asing untuk dikomersilkan serta melarang penggantian penumpang selama berada di wilayah perairan Indonesia. Ketentuan ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa *yacht* asing hanya digunakan sebagai sarana wisata privat dan tidak menjalankan aktivitas usaha, sejalan dengan prinsip cabotage dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun, dalam praktiknya, larangan tersebut tidak sepenuhnya efektif dan justru memunculkan pola-pola penyimpangan terselubung, seperti penggantian peran awak kapal dan penumpang secara administratif untuk menutupi aktivitas komersial yang berlangsung secara faktual. Kondisi ini menunjukkan bahwa pendekatan larangan administratif tidak disertai dengan mekanisme pengawasan substantif yang mampu mengidentifikasi kegiatan ekonomi yang terjadi di balik status nonkomersial kapal.

Tabel 2. Perbandingan peraturan tentang komersialisasi kapal wisata (*yacht*)

Aspek	Indonesia (UU 17/2008, PP 20/2010, PM 4/2022)	Uni Eropa (praktik charter)	UAE (regulasi kapal wisata (<i>yacht</i>))
Kategori kapal	Dibedakan antara <i>yacht</i> wisata asing (non-niaga) dan cruise; belum ada rejim komersial <i>yacht</i> yang eksplisit	Perbedaan jelas antara <i>private yacht</i> dan <i>commercial charter yacht</i> ; <i>commercial charter</i> tunduk izin dan fiskal	Perbedaan eksplisit antara <i>private</i> dan <i>commercial yacht</i> ; kerangka teknis serta verifikasi kepatuhan khusus untuk <i>yacht</i> >24 m
Prasyarat operasi komersial	Larangan dikomersialkan untuk <i>yacht</i> asing; kegiatan niaga diarahkan ke rezim cruise	Butuh charter license/ izin negara anggota, status " <i>free circulation</i> "/ <i>impor</i> , dan struktur kepemilikan/entitas yang sesuai	Ketentuan teknis, kelas, sertifikasi keselamatan/ keamanan; verifikasi kepatuhan oleh otoritas (Tasneef/DMA)
Fiskal (VAT/PPN)	Tidak diatur khusus untuk charter <i>yacht</i> asing; fokus pada cabotage dan izin pelayaran	VAT berlaku atas charter dalam perairan EU; penentuan tempat penyerahan di lokasi penyerahan kapal; ada skema lintas-batas	Fokus pada pendaftaran/ izin Emirat; aspek fiskal mengikuti hukum federal dan kebijakan Emirat, bukan VAT EU
Cabotage/ angkut domestik	Cabotage ketat: kapal asing dilarang angkut penumpang antar pelabuhan domestik; izin terbatas untuk cruise tertentu	Cabotage bervariasi per negara anggota; mitigasi melalui otoritas lokal dan perizinan	Tidak menekankan cabotage seperti Indonesia; regulasi menekankan kategori, keselamatan, dan izin operasi
Agen/ pengelola lokal	Untuk kapal <i>yacht</i> diberikan keleluasaan untuk datang dengan agen atau tanpa agen	Sering mensyaratkan entitas/agen lokal untuk lisensi charter dan kepatuhan fiskal	DMA/Tasneef mengatur lisensi, klas, dan verifikasi; pendaftaran per-Emirat, agen lokal lazim

Sumber : Diolah dari Berbagai Sumber

Ketidakefektifan larangan tersebut juga tidak dapat dilepaskan dari perbedaan pendekatan Indonesia dengan praktik pengaturan kapal wisata (*yacht*) di berbagai negara tujuan wisata bahari internasional. Untuk memperjelas

perbedaan tersebut, Tabel 4 menyajikan perbandingan regulasi komersialisasi kapal wisata (*yacht*) antara Indonesia, Uni Eropa, dan Uni Emirat Arab. Dari perbandingan tersebut terlihat bahwa Indonesia masih menempatkan

komersialisasi *yacht* asing sebagai aktivitas yang sepenuhnya dilarang, sementara Uni Eropa dan Uni Emirat Arab menerapkan pendekatan diferensiasi antara *yacht* privat dan *yacht* komersial. Di Uni Eropa, *yacht* yang digunakan untuk charter diwajibkan memiliki lisensi khusus dan tunduk pada kewajiban fiskal seperti pajak pertambahan nilai (VAT), sehingga aktivitas komersial berlangsung secara legal, terawasi, dan memberikan kontribusi penerimaan negara. Sementara itu, Uni Emirat Arab menitikberatkan pengaturan *yacht* komersial pada aspek teknis dan keselamatan melalui kewajiban klasifikasi dan sertifikasi, dengan orientasi menjadikan wilayahnya sebagai hub internasional pariwisata bahari.

Perbandingan tersebut menunjukkan bahwa praktik internasional pada dasarnya tidak menutup ruang komersialisasi kapal wisata (*yacht*), melainkan mengaturnya melalui instrumen hukum yang adaptif, baik berupa lisensi, pengawasan fiskal, maupun standar teknis. Sebaliknya, pendekatan Indonesia yang menekankan larangan total justru mendorong munculnya praktik komersialisasi ilegal yang sulit diawasi, karena tidak tersedia jalur legal yang jelas bagi aktivitas charter *yacht*. Dalam konteks ini, penerapan prinsip cabotage yang terlalu restriktif tidak hanya berpotensi menurunkan efektivitas pengawasan, tetapi juga menghilangkan peluang penerimaan negara dan pengembangan industri pariwisata maritim. Dengan demikian, ketidaksesuaian antara larangan komersialisasi *yacht* asing di Indonesia dan praktik bahari internasional memperlihatkan adanya kebutuhan untuk meninjau ulang pendekatan kebijakan, dari larangan administratif menuju model pengaturan yang lebih regulatif, terkontrol, dan selaras dengan dinamika global.

b. Lemahnya infrastruktur dan pengawasan di pelabuhan yang membuka peluang komersialisasi terselubung

Larangan komersialisasi kapal wisata (*yacht*) asing sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Permenhub Nomor 4 Tahun 2022 belum didukung oleh kesiapan infrastruktur dan sistem pengawasan pelabuhan yang memadai. Sebagian besar pelabuhan di Indonesia masih berorientasi pada pelayanan kapal niaga dan angkutan umum, sehingga belum mampu mengakomodasi karakteristik operasional kapal wisata (*yacht*) asing. Kondisi ini menyebabkan pelayanan dan pengawasan terhadap kapal wisata (*yacht*) tidak berjalan secara optimal, terutama terhadap aktivitas kapal selama berada di wilayah perairan Indonesia. Akibatnya, larangan komersialisasi yang bersifat normatif tidak diimbangi dengan kemampuan institusional untuk memastikan kepatuhan secara faktual.

Selain faktor infrastruktur fisik, lemahnya pengawasan juga dipengaruhi oleh ketidaksiapan sistem pelayanan dan koordinasi antarlembaga. Banyak kapal wisata (*yacht*) asing yang datang tanpa agen tidak memahami prosedur kedatangan dan pemeriksaan karena tidak tersedianya sistem informasi satu pintu yang terintegrasi. Di sisi lain, keterlibatan banyak instansi Imigrasi, Syahbandar, Bea Cukai, Karantina, dan pengelola pelabuhan tanpa mekanisme pengawasan terpadu menyebabkan pengawasan berjalan secara sektoral. Fragmentasi ini menciptakan celah struktural yang memungkinkan pelanggaran larangan komersialisasi sulit terdeteksi, sehingga menunjukkan bahwa lemahnya infrastruktur dan pengawasan pelabuhan menjadi faktor

kunci terbukanya praktik komersialisasi kapal wisata (*yacht*) asing secara terselubung.

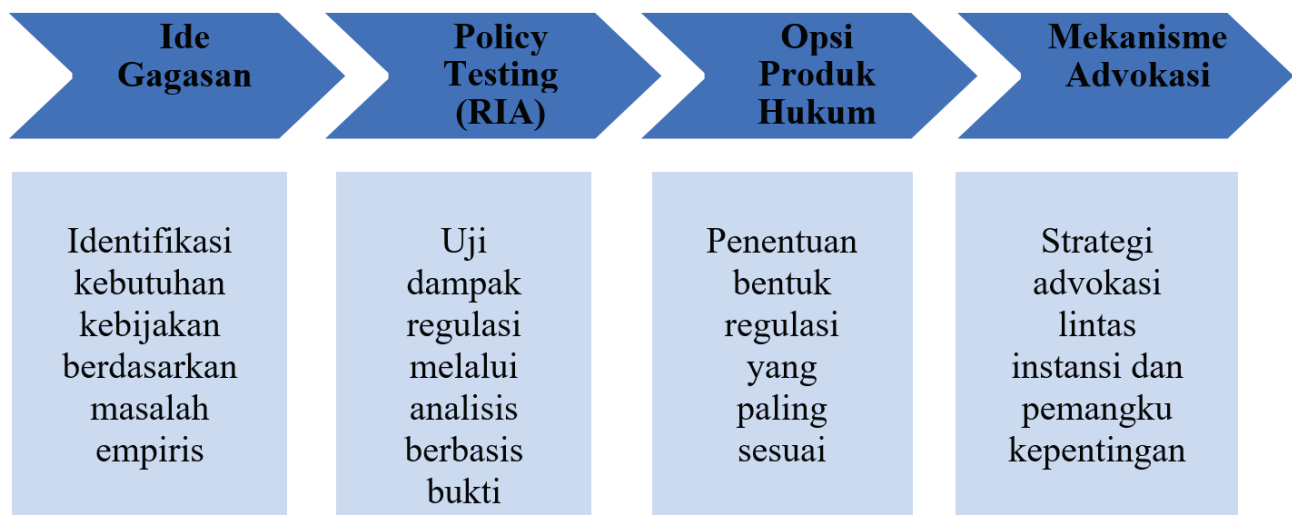
C. REKOMENDASI PENYEMPURNAAN DAN PERBAIKAN KEMUDAHAN IMMIGRATION CLEARANCE BAGI KAPAL WISATA (*YACHT*) ASING DI INDONESIA

Menindaklanjuti identifikasi permasalahan dalam pelaksanaan kemudahan immigration clearance bagi kapal wisata (*yacht*) asing di Indonesia, diperlukan langkah-langkah penyempurnaan yang bersifat sistemik dan berbasis kebijakan, sebagai berikut:

1. Ide gagasan

Rekomendasi penyempurnaan dan perbaikan kemudahan immigration clearance bagi kapal wisata (*yacht*) asing di Indonesia memerlukan penjabaran lebih lanjut dalam bentuk ide gagasan yang bersifat operasional dan regulatif. Ide gagasan ini disusun sebagai respons atas berbagai permasalahan normatif dan implementatif yang masih ditemukan dalam Perpres 105/2015, khususnya yang berkaitan dengan ketidakjelasan pengaturan prosedur, fragmentasi kewenangan antarinstansi, serta belum optimalnya sistem pelayanan dan pengawasan terhadap kapal wisata (*yacht*) asing. Berikut ide gagasan rekomendasi revisi Perpres 105/2015

Gambar 3. Alur rekomendasi penyempurnaan dan perbaikan kemudahan immigration clearance bagi kapal wisata (*yacht*) asing di Indonesia²⁰



²⁰ Sumber : Diolah dari Berbagai Sumber

Tabel 3. Ide gagasan rekomendasi penyempurnaan kemudahan *Immigration Clearance* Kapal Wisata (*Yacht*) Asing dalam Revisi Perpres 105/2015

Ide Gagasan	Masalah yang Teridentifikasi	Catatan Teknis / Regulatif
Penambahan norma dalam Perpres 105/2015 yang menjelaskan kemudahan melalui SOP	- Multitafsir frasa “kemudahan” oleh petugas - Wisatawan asing masuk tanpa izin tinggal - Perbedaan interpretasi awak vs penumpang	- SOP dimuat dalam Permen sesuai tupoksi - Revisi Pasal 2 Perpres 105/2015
Penunjukan BUMN PT Pelindo sebagai pengelola utama pelabuhan marina	Wisatawan asing masuk tanpa izin tinggal	Penambahan norma baru dalam Perpres yang menunjuk pengelola marina
Penunjukan Syahbandar sebagai koordinator otoritas pemeriksaan	- Sistem pengawasan kapal tidak terintegrasi - Multitafsir frasa - Wisatawan asing masuk tanpa izin tinggal	Penambahan norma baru dalam Perpres tentang koordinasi pemeriksaan oleh Syahbandar
Penambahan norma baru tentang izin komersialisasi kapal wisata (<i>yacht</i>) asing	- Larangan komersialisasi tidak selaras dengan praktik internasional - Perbedaan interpretasi awak vs penumpang - Celah komersialisasi terselubung	Revisi Pasal 8 dalam Perpres 105/2015 yang mengatur izin komersialisasi beserta syarat dan klasifikasinya

Sumber : Diolah dari Berbagai Sumber

Revisi Perpres perlu secara tegas memuat pengaturan mengenai Standar Operasional Prosedur (SOP) pemberian kemudahan pemeriksaan CIQP kapal wisata asing. SOP yang bersifat nasional dan mengikat akan mengisi kekosongan hukum terkait alur pelayanan, kewenangan masing-masing instansi, serta batasan tindakan yang diperbolehkan dan dilarang. Dengan adanya SOP, praktik pelayanan tidak lagi bergantung pada diskresi berlebihan aparat, melainkan berpedoman pada norma tertulis yang jelas dan seragam. Selain pengaturan prosedural, revisi Perpres perlu menegaskan pengaturan mengenai otoritas dan pengelola pelayanan kapal wisata (*yacht*) asing. Dalam hal pengelolaan pelabuhan dan marina, PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) direkomendasikan sebagai pengelola utama.

Penunjukan ini didasarkan pada model pengelolaan infrastruktur strategis nasional yang telah diterapkan pada sektor kebandarudaraan, di mana PT Angkasa Pura ditunjuk sebagai pengelola bandara melalui regulasi pemerintah. Dalam aspek otoritas pemeriksaan CIQP, revisi Perpres perlu menetapkan Syahbandar sebagai koordinator otoritas pemeriksaan. Penegasan ini relevan mengingat Syahbandar secara normatif dan faktual memiliki kewenangan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Revisi Perpres 105 Tahun 2015 juga perlu memuat pengaturan yang memberikan izin komersialisasi kapal wisata asing secara terbatas dan terkontrol. Dengan membuka ruang komersialisasi yang diatur secara jelas, melalui

persyaratan perizinan, standar keselamatan, kewajiban fiskal, dan pengawasan keimigrasian, negara dapat memperoleh kepastian hukum sekaligus memaksimalkan potensi ekonomi sektor pariwisata bahari. Norma tersebut dapat dituangkan dalam pasal baru Perpres 105 Tahun 2015, dengan ketentuan mengenai definisi charter, syarat teknis dan fiskal, klasifikasi kegiatan, serta mekanisme kontrol

berupa pelaporan, audit, dan sanksi. Dengan beberapa kerangka tersebut, kebijakan immigration clearance bagi kapal wisata (*yacht*) asing dapat bergerak adaptif, terukur, dan tetap menjaga kedaulatan hukum Indonesia, sekaligus memberikan kontribusi nyata bagi pengembangan pariwisata bahari dan industri maritim nasional.

Tabel 4. Rekomendasi penyempurnaan pasal dalam Perpres 105 Tahun 2015

Pasal	Norma Asli	Rekomendasi Revisi	Butir Norma Baru
Pasal 2	Pemberian kemudahan bagi kapal wisata (<i>yacht</i>) asing	Ditambahkan ayat (4)	"Tata cara pemberian kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dijelaskan dan diatur dengan peraturan menteri."
Pasal 11	Syahbandar sebagai koordinator K/L	Ayat (1) diubah	"Dalam rangka menjamin efektivitas pelaksanaan Perpres ini Kementerian Perhubungan ditunjuk sebagai koordinator dan dapat melakukan koordinasi dengan instansi terkait."
Pasal 3	PT. Pelindo (BUMN) sebagai pengelola utama pelabuhan <i>yacht</i>	Ditambahkan ayat (4)	"Penyelenggaraan perusahaan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diprioritaskan untuk dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan yang dimiliki oleh negara."
Pasal 8	Izin komersialisasi kapal <i>yacht</i> asing	Ayat (1) dan (2) ditambahkan	1) "Kapal wisata (<i>yacht</i>) asing yang melakukan kunjungan wisata di wilayah Indonesia diizinkan untuk dikomersilkan dan/atau disewakan kepada pihak lain." (2) "Ketentuan klasifikasi, persyaratan dan tata cara pemberian izin komersial bagi kapal wisata (<i>yacht</i>) asing diatur dengan peraturan menteri perhubungan."

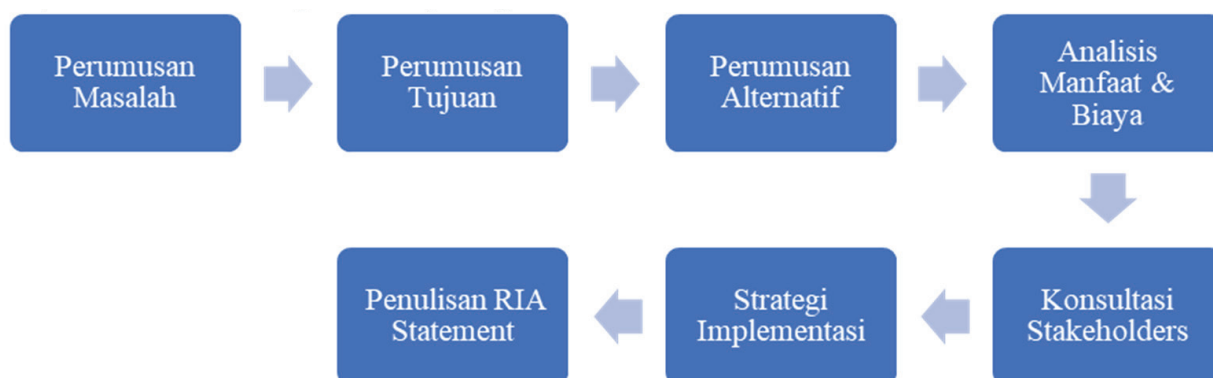
Sumber : Olahan dari Berbagai Sumber

2. Policy testing (RIA)

Regulatory Impact Assessment (RIA) digunakan sebagai instrumen analisis kebijakan. Penerapan RIA memberikan kerangka kerja yang sistematis untuk menilai kebutuhan, efektivitas, serta dampak dari kebijakan yang diusulkan.

Dalam konteks perumusan alternatif revisi Perpres 105/2015 adalah tidak melakukan perubahan terhadap Perpres 105/2015 (*status quo*), menyusun SOP internal melalui surat edaran instansi tanpa revisi Perpres, dan melakukan revisi Perpres 105/2015 dengan

Gambar 4. Alur Penerapan Metode RIA²¹



Dalam metode RIA, dirumuskan masalah utama yang muncul dalam konteks Perpres 105/2015, yaitu ketidakjelasan frasa “pemberian kemudahan” yang tidak dirumuskan secara operasional. Kekosongan norma ini menimbulkan *rechtvacuum* dalam pemeriksaan CIQP kapal wisata (*yacht*) asing. Akibatnya, terjadi perbedaan penafsiran antarinstansi mengenai pelabuhan sandar, mekanisme pemeriksaan awak dan penumpang, serta status keimigrasian wisatawan. Selain itu, ketiadaan pengelola utama marina menyebabkan fragmentasi tata kelola, sementara tidak adanya otoritas koordinator pemeriksaan menimbulkan ego sektoral dan lemahnya integrasi pengawasan, sehingga diperlukan revisi Perpres 105/2015. Selanjutnya dalam perumusan tujuan dalam konteks revisi Perpres 105/2015 adalah menciptakan kepastian hukum, efisiensi tata kelola, integrasi pengawasan, dan keselarasan dengan praktik internasional.

penambahan norma yang mencakup keempat rekomendasi sebagai satu paket kebijakan. Kemudian dalam menganalisis manfaat dan biaya dengan metode RIA, didapatkan manfaat yang dihasilkan antara lain kepastian hukum, integrasi pengawasan, efisiensi pelayanan, peningkatan penerimaan fiskal dari komersialisasi kapal wisata (*yacht*) asing, serta keselarasan dengan praktik internasional. Biaya yang timbul meliputi penyusunan SOP lintas instansi, sosialisasi dan pelatihan petugas, integrasi sistem teknologi, serta pengawasan tambahan terhadap izin komersialisasi.

Dalam konteks revisi Perpres 105/2015, stakeholder yang perlu dilibatkan meliputi Kementerian Perhubungan (Syahbandar), Kementerian Imigrasi dan Pemasarakatan (Ditjen Imigrasi), Kementerian Keuangan (Bea Cukai), PT Pelindo sebagai pengelola marina, operator marina, asosiasi kapal wisata (*yacht*), serta pemerintah daerah di wilayah destinasi

²¹ Sumber : Diolah dari Berbagai Sumber

wisata bahari. Dengan adanya stakeholders tersebut, maka dapat melanjutkan ke strategi implementasi yang mencakup penyusunan SOP lintas instansi dengan dasar hukum Perpres, sosialisasi kepada petugas dan pelaku usaha, monitoring berkala terhadap indikator kinerja seperti waktu pelayanan clearance dan tingkat kepatuhan dokumen, serta penerapan insentif dan sanksi untuk memastikan kepatuhan. Dengan adanya RIA Statement ini, menjadi dasar akademik untuk merekomendasikan revisi

Perpres 105/2015 dengan penambahan norma yang mencakup keempat rekomendasi sebagai satu paket kebijakan.

3. Opsi produk hukum

Dalam konteks revisi Perpres 105/2015, terdapat beberapa opsi produk hukum yang secara teoritis dapat dipilih, yakni Perpres, Keppres, Inpres, Permen, dan Kepmen. Berikut perbandingan beberapa opsi produk hukum tersebut, yaitu:

Tabel 5. Perbandingan opsi produk hukum

Opsi Produk Hukum	Sifat Norma	Cakupan Pengaturan	Lintas K/L	Kesesuaian dengan Paket Rekomendasi	Kelayakan
Perpres	Regeling (umum) untuk menjalankan kekuasaan pemerintahan	Detail, kebijakan lintas sektor	Ya	Sangat sesuai (SOP nasional, penunjukan BUMN, koordinator pemeriksaan, izin komersialisasi)	Tinggi
Keppres	Beschikking (individual/konkret)	Tidak umum	Terbatas	Tidak sesuai (tidak bisa memuat norma umum)	Rendah
Inpres	Beleidsregel internal (sub-koordinatif)	Instruksi kepada K/L	Ya (internal saja)	Parsial (tidak mengikat publik/pelaku usaha)	Sedang
Permen	Regeling K/L tunggal	Intra-kementerian	Tidak	Tidak sesuai (butuh lintas K/L dan penunjukan BUMN)	Sedang
Kepmen	Beschikking (individual/konkret)	Tidak umum	Terbatas	Tidak sesuai (norma operasional umum tidak bisa dimuat)	Rendah

Sumber : Olahan dari Berbagai Sumber

Dengan adanya perbandingan opsi produk hukum tersebut, maka produk hukum yang paling tepat adalah Perpres (Peraturan Presiden dengan beberapa alasan, seperti Pertama, Perpres dapat memerintahkan penyusunan, penetapan, dan penerapan SOP CIQP terpadu;

Kedua, Perpres dapat menetapkan peran kelembagaan secara operasional; Ketiga, Perpres dapat memberikan koherensi dan kepastian pada koordinasi pemeriksaan CIQP; Keempat, Perpres dapat mengatur izin komersialisasi kapal wisata (*yacht*) asing secara terbatas dan terkontrol; dan

Kelima, Pepres dapat menyelaraskan dengan asas dan teknik pembentukan peraturan.

Rancangan substansi Peraturan Presiden yang diusulkan bertujuan untuk memberikan kepastian hukum, meningkatkan efisiensi pelayanan, memperkuat integrasi pengawasan, serta memastikan keselarasan dengan praktik internasional dalam pemeriksaan dan pelayanan kapal wisata (*yacht*) asing. Salah satu aspek penting yang harus ditegaskan dalam Perpres adalah definisi operasional mengenai istilah “kemudahan”. Rumusan normatif yang jelas akan menghindari terjadinya multitafsir dan memastikan bahwa seluruh pihak yang terlibat—baik instansi CIQP, pengelola marina, agen, nahkoda, maupun wisatawan—memiliki pemahaman yang seragam mengenai standar pelayanan yang dimaksud. Dengan demikian, prinsip kepastian hukum dapat ditegakkan secara konsisten.

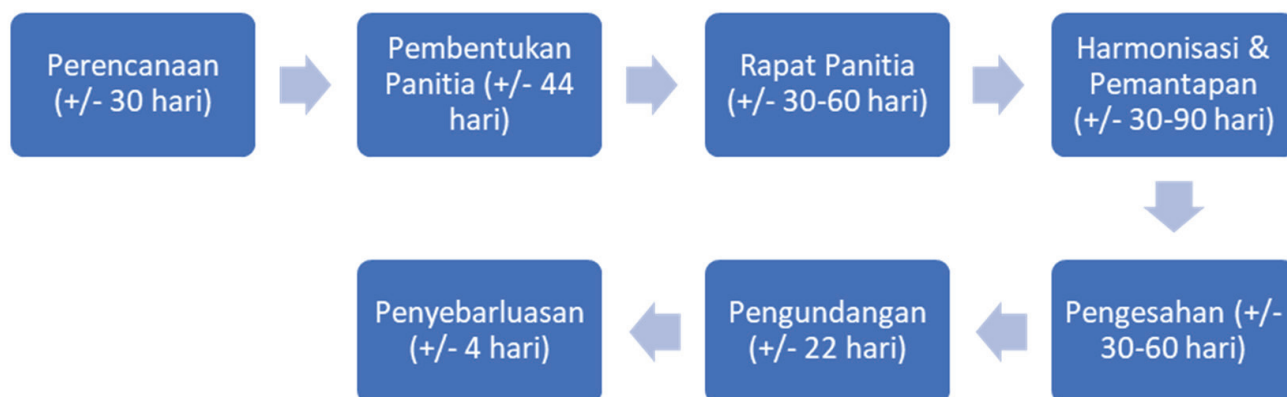
Selain itu, Perpres harus menetapkan pengelola marina utama pada lokasi tertentu. Penunjukan PT Pelindo, atau entitas lain yang ditugasi, akan memberikan kepastian kelembagaan dalam pengelolaan marina.

Dalam hal koordinasi pemeriksaan, Perpres perlu menegaskan peran Syahbandar sebagai koordinator CIQP. Mandat koordinatif ini harus diatur secara rinci, termasuk tata kerja rapat koordinasi dan kewajiban tindak lanjut hasil pemeriksaan. Substansi lain yang krusial adalah pengaturan izin komersialisasi kapal wisata (*yacht*) asing. Perpres harus menetapkan kerangka izin yang terbatas dan terkontrol, meliputi wilayah kegiatan yang diizinkan, standar keselamatan dan lingkungan, persyaratan pembayaran, serta perlindungan bagi konsumen dan awak kapal. Dengan desain substansi yang komprehensif, Perpres revisi 105/2015 diharapkan mampu memberikan kepastian hukum, meningkatkan efisiensi, serta memperkuat integrasi pengawasan dalam pelayanan kapal wisata asing di Indonesia.

4. Mekanisme advokasi

Mekanisme advokasi dalam pembentukan kebijakan revisi Perpres 105 Tahun 2015 mempunyai beberapa alur yang dijabarkan sebagai berikut:

Gambar 5. Alur mekanisme advokasi menurut peraturan perundang-undangan Indonesia²²



²² Sumber : Diolah dari Berbagai Sumber

Dalam tahap perencanaan, Kementerian Perhubungan berperan sebagai kementerian pemrakarsa karena substansi pengaturan berkaitan langsung dengan bidang pelayaran, kepelabuhanan, dan transportasi laut, serta Kementerian Sekretariat Negara memainkan peran sentral sebagai penghubung administratif dan substantif antara kementerian pemrakarsa dan Presiden. Keseluruhan rangkaian kegiatan pada tahap perencanaan mulai dari identifikasi kebutuhan kebijakan, penyusunan naskah urgensi, pengajuan izin prakarsa, hingga diperolehnya persetujuan Presiden dan penetapan dalam program penyusunan Peraturan Presiden, memerlukan waktu sekitar 30 (tiga puluh) hari.

Dalam tahap pembentukan panitia, Kementerian Perhubungan sebagai pemrakarsa membentuk panitia antarkementerian melalui penerbitan Keputusan Menteri. Panitia ini melibatkan Kementerian Hukum, Kementerian Imigrasi dan Pemasarakatan, Kementerian Keuangan, Badan Pengelola BUMN, Kementerian Kesehatan, Badan Karantina Indonesia, serta unsur akademisi. Pembentukan panitia ini mencerminkan sifat substansi revisi Perpres 105/2015 yang lintas sektor dan berdampak pada berbagai rezim pengaturan, mulai dari fiskal, keimigrasian, pengelolaan BUMN, kesehatan, hingga karantina dan perlindungan lingkungan.

Setelah membentuk panitia, dilanjutkan ke tahapan rapat panitia. Rapat panitia difokuskan pada pembahasan pengaturan strategis, antara lain perumusan SOP pelayanan CIQP terpadu, penegasan peran dan kewenangan pengelola marina, serta pengaturan izin dan pembatasan kegiatan kapal wisata (*yacht*) asing. Forum ini juga menjadi sarana integrasi praktik internasional ke dalam kebijakan nasional,

sepanjang tidak bertentangan dengan hukum nasional, mengingat karakteristik kegiatan *yacht tourism* yang bersifat lintas negara.

Setelah rapat panitia, dilanjutkan pengharmonisasian, pembulatan dan pemantapan revisi Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 merupakan fase krusial yang menentukan dapat atau tidaknya perubahan kebijakan mengenai kapal wisata asing, pengelolaan marina, serta sistem pelayanan CIQP terpadu diterima sebagai norma hukum yang konsisten, rasional, dan dapat dilaksanakan. Tahapan ini dilaksanakan setelah rancangan perubahan Perpres memperoleh paraf persetujuan dari seluruh anggota panitia antarkementerian dan/atau antarnonkementerian.

Revisi Perpres yang sudah melalui tahapan pengharmonisasian tersebut, dilanjutkan ke tahap pengesahan yang menandai berakhirnya proses perumusan substansi kebijakan dan dimulainya keberlakuan normatif Peraturan Presiden sebagai instrumen pengaturan yang mengikat. Kemudian diteruskan ke tahap pengundangan yang menjadi tahapan akhir dalam proses pembentukan peraturan perundang-undangan yang menentukan mulai berlakunya suatu peraturan secara resmi dan mengikat secara umum. Dalam konteks revisi Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015, tahap pengundangan menjadi krusial karena menandai berlakunya norma baru yang mengatur tata kelola kapal wisata asing (*yacht*).

Dalam revisi Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015, tahap penyebarluasan memiliki arti strategis karena substansi pengaturannya menyasar kelompok pemangku kepentingan yang sangat spesifik dan lintas sektor, seperti pengelola marina, operator kapal wisata (*yacht*), instansi CIQP (Customs, Immigration,

Quarantine, and Port Authority)), pemerintah daerah pesisir, serta pelaku industri pariwisata bahari. Oleh karena itu, penyebarluasan tidak cukup dilakukan secara pasif melalui publikasi daring, melainkan perlu dilengkapi dengan sosialisasi tematik, forum koordinasi teknis, dan dialog langsung untuk menjelaskan perubahan norma, SOP baru, serta implikasi hukum dari revisi Perpres tersebut.

D. PENUTUP

Kemudahan *Immigration Clearance* bagi Kapal Wisata (*Yacht*) Asing di Indonesia belum mampu memberikan kepastian hukum dan pelayanan terbaik bagi para wisatawan yang berkunjung ke Indonesia menggunakan Kapal Wisata (*yacht*) Asing. Norma hukum yang kabur ditunjukkan dengan adanya frasa multitafsir pada Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 dengan peraturan lain yang berkaitan dengan implementasi immigration clearance kapal wisata (*yacht*) asing, sehingga menimbulkan ketidakpastian administratif yang berujung pada kerugian perekonomian pariwisata bahari dan hilangnya rasa aman bagi masyarakat dalam pelanggaran para wisatawan kapal wisata (*yacht*) asing yang masuk ke wilayah Indonesia tanpa izin tinggal. Ketidakjelasan pengaturan ini juga menciptakan perbedaan interpretasi atau pendapat para petugas dengan awak kapal dan penumpang yang membuat awak kapal dan penumpang melakukan pelanggaran untuk bisa lolos dari pengawasan petugas.

Selain itu, terdapat praktek komersialisasi kapal wisata (*yacht*) asing yang tidak sesuai dengan praktik bahari internasional. Lemahnya pengawasan dan keterbatasan infrastruktur menimbulkan dilema kebijakan terkait larangan komersialisasi kapal wisata (*yacht*) asing. Di satu sisi, larangan yang terlalu ketat

berpotensi menghambat pengembangan pariwisata kapal wisata (*yacht*) internasional. Akan tetapi di sisi lain, pelonggaran tanpa kerangka pengawasan yang memadai membuka peluang penyalahgunaan hukum, pelanggaran administratif, dan tindak pidana diwilayah perairan Indonesia. Pengaturan kemudahan immigration clearance sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 masih mengandung kekaburan norma dan ketidakpastian hukum yang menimbulkan beberapa permasalahan yang menimbulkan kerugian bagi pariwisata bahari dan penurunan kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing.

Saran

a. Langkah Persiapan

- 1) Melakukan analisis permasalahan dan mengumpulkan masukan dari seluruh unsur pemangku kepentingan. Langkah ini ditujukan untuk mencari dan menemukan sumber masalah untuk menjadi bahan pembahasan dalam penyesuaian revisi Perpres 105/2015. Dengan dilakukannya belanja masalah secara menyeluruh diharapkan hasil dari produk hukum yang akan dikeluarkan dapat menjadi solusi konkret bagi permasalahan di lapangan;
- 2) Membentuk tim kerja lintas kementerian yang beranggotakan tim teknis dari masing-masing kementerian untuk melaksanakan seluruh rangkaian proses revisi undang-undang, sehingga seluruh tahapan dapat diselesaikan dengan maksimal.

b. Langkah Pembuatan

- 1) Menyusun draft akademis untuk menemukan formulasi norma yang tepat sasaran;

- 2) Melakukan pengujian ilmiah kepada user dan pelaksana untuk memastikan norma yang dibuat tepat guna;
- 3) Melakukan analisis forecasting untuk mengetahui potensi keuntungan dan tantangan dimasa yang akan datang.

c. Langkah Diseminasi

- 1) Penambahan infrastruktur baru pada setiap Marina yang belum mempunyai pelayanan dan pengawasan terhadap kapal wisata (*yacht*) asing, dan perbaikan infrastruktur pada Marina yang memiliki keterbatasan atau kekurangan pada pelayanan kunjungan dan pengawasan kapal wisata (*yacht*) asing;
- 2) Pelaksanaan sosialisasi dan edukasi terkait revisi perubahan Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 kepada para petugas imigrasi, petugas pada instansi terkait, pengelola pelabuhan serta awak kapal dan penumpang agar tidak terjadi perbedaan interpretasi dalam implementasinya;
- 3) Pembentukan tim kerja terpadu satu atap yang beranggotakan instansi yang memiliki tugas pelayanan kapal wisata *yacht* asing pada masing-masing pelabuhan. Tim kerja juga harus membuat sistem informasi elektronik terpadu satu pintu sehingga seluruh aktivitas pelayanan dan pengawasan dapat dipantau dalam satu portal.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Badan Informasi Geospasial. *Gazeter Republik Indonesia 4*. Jakarta : Gazeter Republik Indonesia, 2004.
- BAPPENAS. *Pedoman Penerapan Regulatory Impact Assessment (RIA)*. Jakarta : Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia, 2009.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Rapat Koordinasi Revisi PM 4 Tahun 2022, Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2025.

Direktorat Jenderal Imigrasi, Laporan Direktorat Sistem dan Teknologi Informasi Keimigrasian Kantor Imigrasi Kelas I TPI Depansar, Denpasar : Imigrasi Kelas I TPI Depansar, 2025.

PT Pelindo Regional III, *Laporan Tahunan PT Pelindo III Tahun 2018*, 2018.

Laporan Tahunan PT Pelindo III Tahun 2023. 2023. Statistik Indonesia, *Statistik Indonesia Statistical Yearbook of Indonesia 2024*. Statistik Indonesia 52. 2024.

Artikel Jurnal

Cut Mutia P, Dafid Ginting, Lilis, dkk., "Pengelolaan Keimigrasian Crew Asing Yang Bekerja di Kapal Berbendera Asing Pada PT. SNEPAC Shipping Batam" *Journal Adiguna Maritim Indonesia (JAMI)*, Vol.2 (2) : 2025, 59-64.

Eko Eddy Supriyanto, "Blue Tourism: Treating Marine Ecosystems and Increasing The Potential of Maritime Tourism in Indonesia" *Jurnal Kepariwisata Indonesia*, Vol.16 (2) : (2022).

Fatimah Suryani Mile, R Lina Sinaulan, ST Laksono Utomo, dkk., "Perkembangan Kapal Rekreasi Dalam Perspektif Undang-Undang Pelayaran dan Implikasinya Terhadap Pengaturan Hukum dan Koornidasi Kelembagaan" *Jurnal Hukum Pelita*, Vol.6 (2), (2025).

Guntar Triyoga Basuki, "Kewenangan Anak Buah Kapal (ABK) Orang Asing Yang Keluar Masuk Perairan Indonesia Dalam Hal Keimigrasian (Studi Kantor Imigrasi Kelas II TPI Tanjungpandan)" *Jurnal Hukum Lawnesia*, Vol.4 (1), (2025) : 624.

M. S. Hadiansyah, B. N. Pelita, & L. F. Rizal, "Politik Hukum Peradilan Tentang Pembatasan Upaya Hukum Peninjauan Kembali Terhadap Pejabat/ Badan Tata Usaha Negara Berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi No 24/PUU-XII/2024: Perspektif Siyash Qadhaiyyah," *Jurnal Hukum Lex Generalis*, Vol.6 (2), (2025).

Muhammad Rizki, Syarifur Ridho, Yefta Vianus Marbun., "Proses Port Clearance In/Out Dengan Inaportnet Kapal SV. Pacific Legacy Oleh Perusahaan Pelayaran PT. Sanindo Antar Nusa Pada Kantor Kesyahbandaran Lhokseumawe" *Jurnal Riset Manajemen*, Vol.3 (1) : 2025, 52.

Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 52, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5216).
- Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234).
- Undang-undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 183, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6398).
- Undang-undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801).
- Undang-undang Nomor 63 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 227, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6996).
- Peraturan Presiden Republik Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2011 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing ke Indonesia.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 180 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2011 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing ke Indonesia. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 384).
- Peraturan Presiden Republik Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 tentang Kedatangan Kapal Wisata (*yacht*) Asing di Indonesia. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015, Nomor 218).
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor 4 Tahun 2022 tentang Pelayanan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing dan Kapal Pesiar (Cruiseship) Asing di Perairan Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2022 tentang Pelayanan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing dan Kapal Pesiar (Cruiseship) Asing di Perairan Indonesia.

Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 44 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pemeriksaan Masuk dan Keluar Wilayah Indonesia di Tempat Pemeriksaan Imigrasi.

Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 9 Tahun 2024 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keimigrasian Terhadap Orang yang Masuk atau Keluar Wilayah Indonesia.

Internet

- Ambrosius Ardin, :Imigrasi Minta *Yacht* ke Labuan Bajo Gunakan Agen Kapal Lokal,” detikBali. 2024, https://www.detik.com/bali/nusra/d-7586040/imigrasi-minta-yatch-ke-labuan-bajo-gunakan-agen-kapal-lokal#google_vignette. (diakses 13 Oktober 2025)
- Badan Pusat Statistik Republik Indonesia, “Statistik Transportas Laut 2023”, BPS.go.id. <https://www.bps.go.id/id/publication/2024/11/25/3fcd0493a7b0a2de5a18004b/statistik-transportasi-laut-2023.html> (diakses 28 Juni 2025).
- Badan Pusat Statistik Republik Indonesia, “Statistik Transportas Laut 2023”, BPS.go.id. <https://www.bps.go.id/id/publication/2024/11/25/3fcd0493a7b0a2de5a18004b/statistik-transportasi-laut-2023.html> (diakses 28 Juni 2025).
- C. Saunders, “Constitutional Review,” *The Constitution of Australia*, no. 3, (2021) : 1–19, <https://doi.org/10.5040/9781509955657.ch-003>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “*Data Kunjungan Kapal*”, Dephub.

<https://monitoring-inaportnet.dephub.go.id/>
(diakses 28 Juni 2025).

Harian Noris Saputra, "Pariwisata *Yacht* Indonesia Kalah Dari Singapura, Ini Penyebabnya," *Bisnis Style*, <https://lifestyle.bisnis.com/read/20240810/361/1789772/pariwisata-yacht-indonesia-kalah-dari-singapura-ini-penyebabnya?utm>. (diakses 27 Juni 2025)

Johanes Randy Prakoso, "Indonesia Potensial untuk *Yacht* Asing, Tapi Terhalang Infrastruktur", *Detiktravel*, *Travel Detik.com*, <https://travel.detik.com/travel-news/d-3230799/indonesia-potensial-untuk-yacht-asing-tapi-terhalang-infrastruktur>. (diakses 27 Juni 2025)

Kristantyo Wisnubroto, "Menuju Benoa Pusat Pariwisata Maritim Unggulan", *Indonesia.go.id*, <https://indonesia.go.id/kategori/editorial/8219/menuju-benoa-pusat-pariwisata->. (diakses 08 April 2025).

M. Rifan, "6 Pelabuhan Marina Terpopuler di Indonesia, Ikon Pariwisata Bahari yang Mempesona" *kilatkonstruksi.com*, <https://konstruksi.kilat.com/serba-serbi/107414037548/6-pelabuhan-marina-terpopuler-di-indonesia-ikon-pariwisata-bahari-yang-mempesona>. (diakses 27 Juni 2025).

Putu Indah Savitri, "Menteri BUMN :Pelabuhan Benoa Cetak Sejarah Sandarkan 3 Kapal Pesiar," *Antara*, <https://www.antaranews.com/berita/4667529/menteri-bumn-pelabuhan-benoa-cetak-sejarah-sandarkan-3-kapal-pesiar>. (diakses 09 April 2025).

Vicky, "Penerapan Perpres *Yacht* Ancam Target Wisatawan", *Media Indonesia*, <https://mediaindonesia.com/humaniora/30321/penerapan-perpres-yacht-ancam-target-wisatawan?utm>. , (diakses 27 Juni 2025)