

**PENGAWASAN KEIMIGRASIAN PADA ALAT ANGKUT LAUT DI TEMPAT
PEMERIKSAAN IMIGRASI (TPI) PELABUHAN LAUT TANJUNG PERAK**
*Immigration Supervision On Sea Transportation In The Immigration Examination Place Of
Tanjung Perak Sea Port*

Mangapul Alexis Simbolon
Politeknik Imigrasi
Jalan Raya Gandul No.4 Cinere, Depok, Jawa Barat

ABSTRACT

For the sake of realizing the upholding of state sovereignty and security, Indonesia must prioritize the duties and functions of Immigration in filtering people who want to enter or leave the territory of Indonesia by upholding the principle of Immigration, namely selective policy, especially for immigration officers at immigration checkpoints at airports, ports, and even at cross-border posts that must always prioritize this principle, that is, only foreigners who benefit and benefit the Indonesian state can enter Indonesian territory. Increased supervision of sea transportation means at the Tanjung Perak Seaport TPI must start from reforming the rules in carrying out immigration duties and functions by prioritizing immigration landing SOPs, regulation and availability of adequate budget preparation human resources as well as an increase in the welfare of officers in carrying out their duties both regarding the availability of equipment. transportation and accommodation outside the area. Permenkumham Number 44 of 2015 has not been implemented optimally, the old habits that have traditionally been in the landing task are still running. This mindset is clearly no longer appropriate to the current situation with rapid technological advances and is not in line with the Kemenkumhan Values, namely "PASTI".

Keywords : *Immigration Checkpoints, Selective Policy, Sea Transportation.*

ABSTRAK

Demi mewujudkan tegaknya kedaulatan dan keamanan negara, Indonesia harus mengedepankan tugas dan fungsi Keimigrasian di dalam memfilterisasi orang yang mau masuk atau keluar dari wilayah Indonesia dengan cara memegang teguh prinsip Keimigrasian yaitu *selective policy* terutama bagi petugas imigrasi yang di tempat pemeriksaan imigrasi baik yang di bandara, pelabuhan, dan bahkan di pos lintas batas yang harus selalu mengedepankan prinsip tersebut yaitu hanya orang asing yang bermanfaat dan menguntungkan negara Indonesia yang dapat masuk ke wilayah Indonesia. Peningkatan pengawasan terhadap alat angkut laut pada TPI Pelabuhan Laut Tanjung Perak harus dimulai dari pembenahan aturan dalam melaksanakan tugas dan fungsi keimigrasian dengan mengedepankan SOP pendaratan keimigrasian, pengaturan, dan ketersediaan SDM penyiapan anggaran yang memadai serta adanya peningkatan kesejahteraan petugas dalam melaksanakan tugasnya baik mengenai ketersediaan alat transportasi dan akomodasi diluar daerah. Permenkumham Nomor 44 Tahun 2015 belum dijalankan secara maksimal, kebiasaan lama yang mentradisi dalam tugas pendaratan masih berjalan. Mindset seperti ini jelas sudah tidak sesuai lagi dengan keadaan sekarang dengan kemajuan teknologi yang pesat serta tidak sejalan dengan Tata Nilai Kemenkumhan yaitu "PASTI".

Kata Kunci: *Tempat Pemeriksaan Imigrasi, Selective Policy, Alat Angkut Laut*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia adalah negara maritim yaitu negara yang sebagian besar wilayahnya merupakan perairan yang luas daratannya lebih kecil dibandingkan dengan luas lautnya juga Indonesia dikategorikan sebagai negara dengan laut terluas di dunia, kepulauannya terbesar di dunia dengan wilayah seluas 1.904.569 km² dan jumlah pulau sebanyak 17.508 pulau.

Indonesia terletak di garis khatulistiwa dan termasuk dalam wilayah Asia Tenggara, diapit oleh dua benua, Asia dan Australia dan dua samudra, Pasifik dan Hindia. Dua pertiga dari wilayah Indonesia adalah lautan, perbatasan laut Indonesia berbatasan dengan sepuluh negara yaitu adalah Malaysia, Singapura, Filipina, India, Thailand, Vietnam, Republik Palau, Australia, Timor Leste, dan Papua Nugini. Maka negara Indonesia wajib mengatur mengenai arus masuk dan keluarnya kapal asing ataupun pekerja asing yang akan melakukan kegiatan di dalam wilayah Indonesia (Suria Nataadmadja & Associates Law Firm, n.d.).

Dengan keadaan letak strategis Indonesia maka besar juga tantangan dalam mengamankan wilayah lautnya, terutama bagi kedatangan orang asing yang masuk ke wilayah perairan Indonesia, dampaknya terjadi kerawanan akan kejahatan di antaranya adalah pengedaran narkoba, perdagangan manusia dan orang asing yang masuk ke wilayah Indonesia secara ilegal. Untuk itu diperlukan peranan pengawasan keimigrasian dalam rangka penegakkan hukum bagi orang asing yang masuk ke wilayah Indonesia melalui perairan Indonesia.

Dalam pengawasan keimigrasian di wilayah perairan Indonesia memerlukan aturan birokrasi misalnya SOP (Standar Operasional Prosedur) dalam tata cara pemeriksaan keimigrasian bagi awak alat angkut laut yang masuk maupun keluar dari wilayah Indonesia. Seperti yang terdapat pada Permenkumham RI No. 44 tahun 2015 tentang tata cara pemeriksaan masuk dan keluar wilayah Indonesia di Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI). Setiap orang

yang ingin masuk atau ingin keluar dari wilayah Indonesia wajib melalui pemeriksaan keimigrasian yang dilakukan oleh pejabat imigrasi yang bertugas di TPI (Permenkumham RI No 44 Tahun 2015 : Pasal 2 ayat 1).

Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) dilaksanakan pada pelabuhan laut, bandar udara, pos lintas batas, atau tempat lain sebagai tempat masuk dan keluar dari wilayah Indonesia (Pemeriksaan, 2016). Pemeriksaan keimigrasian di maksud adalah pemeriksaaan dokumen perjalanan (paspor) yang sah dan masih berlaku yang di miliki oleh pemegang dokumen perjalanan tersebut. Untuk pemeriksaan keimigrasian di laut terhadap awak alat angkut laut juga dilakukan pemeriksaan dokumen perjalanan dan daftar penumpang atau sering di sebut crew list dan juga surat atau perijinan lainnya.

Dalam lalu lintas alat angkut laut, ada dua jenis alat angkut laut menurut jadwal keberadaannya yaitu alat angkut regular dan non regular namun penjelasan tentang alat angkut regular dan non regular beserta kriterianya belum diatur secara jelas dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelesaian keimigrasia (Nursanto, 2018). Bagi alat angkut regular pemberitahuan disampaikan oleh penanggung jawab alat angkut sekurang-kurangnya 6 (enam) jam sebelum tiba dan 48 (empat puluh delapan) jam untuk non regular (Peraturan Pemerintah No 31 Tahun 2013 : Pasal 18 ayat 1).

Penanggung jawab alat angkut dalam kenyataannya mempunyai peranan yang sangat penting dalam perlintasan kapal yang ingin masuk ataupun ingin keluar ke suatu negara. Penanggung jawab alat angkut yang di maksud adalah pemilik, pengurus, agen, nahkoda, kapten kapal, kapten pilot atau pengemudi alat angkut yang bersangkutan (Kemenkumham, 2011).

Penanggung jawab alat angkut memiliki kewajiban dan larangan dalam mengatur perlintasan kapal yang hendak masuk atau keluar dari suatu negara, yang mana terdapat beberapa prasyarat yang harus di penuhi seperti yang di atur dalam

Permenkumham RI No. 44 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pemeriksaan Masuk dan Keluar Wilayah Indonesia di Tempat Pemeriksaan Imigrasi yang terdapat Pasal 4 dan pasal 5, juncto UU No. 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian : Pasal 17, 18, dan pasal 19, dan juncto pada PP No. 31 Tahun 2013 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang No. 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian sebagaimana terdapat di dalam Pasal 17 dan pasal 18.

Apabila penanggung jawab alat angkut tidak dapat memenuhi kewajibannya atau melanggar sanksi larangan, maka dapat di dijatuhkan biaya beban sesuai dengan Pasal 79 UU No. 6 Tahun 2011 dan jika penanggung jawab alat angkut tidak membayar biaya beban dapat di pidana sesuai dengan aturan dalam Pasal 115 UU No. 6 Tahun 2011.

Pada Kantor Imigrasi Kelas I TPI Tanjung Perak, terdapat beberapa hal menarik untuk dilakukan penelitian karena pelabuhan laut ini termasuk yang cukup tua di Indonesia serta pembentukannya sebagai Unit Pelayanan tehnis Imigrasi berdasarkan Surat Keputusan Menteri Kehakiman RI nomor : M.01-PR.07.04 Tahun 1983 tentang Organisasi dan tata kerja Kantor wilayah Departemen Kehakiman tanggal 10 Maret 1983 sebagai kantor Imigrasi kelas II Tanjung Perak. Pada awalnya tahun 1970. Kantor Imigrasi Tanjung Perak merupakan Kantor Resort (Kanres) dari Kantor Wilayah Dinas Imigrasi (Kanwildim) Surabaya yang dalam tugasnya hanya melakukan pelayanan Keimigrasian terhadap Keluar masuknya kapal-kapal berbendera Indonesia atau asing dari dan ke Luar wilayah Indonesia.

Saat ini Pelayanan Keimigrasian di TPI Tanjung Perak merupakan urat nadi pasokan barang dan orang Keluar dan masuk disamping Bandara Internasional Juanda. Lebih dari 60% pasokan barang Impor dan Ekspor Jawa Timur dihasilkan dari pelayanan bongkar muat dari Pelabuhan Tanjung Perak ini. Selain itu dengan kapasitas jumlah kedatangan kapal dan keluar wilayah Indonesia yang mencapai antara 30-45 Kapal per bulan (di era Pandemi Covid 19 terjadi penurunan 15-20% (sumber KanimTanjung

Perak, Agustus 2020) menjadikan peran petugas pendarata imigrasi Tanjung Perak menjadi begitupenting keberadaannya Untuk itu penulisan ini mencoba menguraikan atau mendeskripsikan peran dan pengawasan Keimigrasian serta kerawanan yang bakal timbul dalam pengawasan Keimigrasian yang dilakukan petugas Imigrasi Tanjung Perak terhadap Awak kapal khususnya kapal –kapal Kargo.

Permasalahan yang kerap terjadi dan menjadi momok yang di alami petugas imigrasi dilapangan adalah adanya agen kapal yang datang ke kantor TPI Tanjung Perak dengan membawa paspor awak alat angkut laut tanpa memberi tahu terlebih dahulu kapan rencana kedatangan awak alat angkutnya setelah di tanya alat angkutnya sudah melakukan bongkar muat barang. Hal inilah pulalah yang membuat penulis tertarik untuk meneliti tata cara pemeriksaan keimigrasian sebagaimana pada Permenkumham No. 44 tahun 2015 tidak sesuai penerapannya di lapangan. Sehingga tampak terjadi ketidak tepatan pelaksanaan antara aturan dan penerapannya di lapangan.

Sesungguhnya keadaan ini menjadi kerawanan Keimigrasian dimana penanggung jawab tidak memenuhi kewajibannya, tentu saja kerawanan yang ditimbulkan berupa bahaya dan ancaman seperti yang tertulis pada buku “Wiyata Negara Pancasila” pada pendahuluan buku bagian C tentang penjelasan tantangan dan ancaman kebangsaan Indonesia (dody susanto, 2012). Oleh karena itu penanggung jawab alat angkut harus memenuhi kewajibannya agar negara Indonesia tidak mengalami hal seperti ancaman perdagangan manusia, penyeludupan narkoba, penyeludupan senjata, penyeludupan manusia, lalu lintas obat terlarang serta ancaman-ancaman lain.

Untuk itu diperlukan peningkatan pengawasan orang asing di wilayah Indonesia khususnya “Awak Alat Angkut Laut” juga kegiatannya yang masuk ke wilayah Indonesia, yang meliputi substansi :

1. Pengawasan pelaksanaan penerapan SOP Tata Cara Pemeriksaan Awak Alat Angkut (Clearances Ship)
2. Berkoordinasi dengan Instansi terkait dalam Pengawasan Zona Laut Indonesia.
3. Menjalani kerja sama yang baik dengan CIQ (Custom, Immigration, and Quarantine) dan Syahbandar (Harbourmaster) dalam pemeriksaan Alat Angkut Laut.
4. Harmonisasi dalam melaksanakan tugas Clearances Ship, dapat menyelaraskan Undang-Undang yang berlaku di instansi terkait melalui tugasnya masing-masing untuk bekerja sama dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya (Undang-undang Kesepakatan Bersama Instansi Terkait) terhadap pengawasan dan pemeriksaan awak alat angkut laut yang masuk ke wilayah Indonesia.

METODE PENELITIAN

1. Pendekatan

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif empiris. Penelitian normatif adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan baku utama, menelaah hal yang bersifat teoritis yang menyangkut asas-asas hukum, konsepsi hukum, pandangan dan doktrin-doktrin hukum, peraturan dan sistem hukum dengan menggunakan data sekunder, diantaranya asas, kaidah, norma dan aturan hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan peraturan lainnya, dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen lain yang berhubungan erat dengan penelitian yang akan diteliti (soerjono soekanto, 2006).

Alasan penulis menggunakan metode penelitian normatif empiris karena ingin mendeskripsikan penerapan hukum dengan pelaksanaannya di lapangan berjalan sesuai yang di harapkan dalam peraturan tersebut atau apa adanya hambatan dilapangan.

1. Lokasi Penelitian

Sesuai dengan pembahasan dalam penelitian ini, penulis akan melaksanakan penelitian di wilayah kerja Kantor Imigrasi Kelas I TPI Tanjung Perak pada bagian TPI Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, Jawa Timur. Alasan penulis menggapa mengambil penelitian di TPI Pelabuhan Tanjung Perak karena Pelabuhan Tanjung perak merupakan pelabuhan laut yang cukup tua di Indonesia dengan perjalanan panjang yang secara historis sudah terbentuk dari zaman penjajahan belanda juga Pelabuhan Tanjung Perak merupakan penopang utama keluar masuknya Komoditi Eskpor/Import Jawa Timur. Selain itu ada hal-hal yang perlu penulis deskripsikan mengenai hal-hal yang menarik untuk diteliti pada sepengalaman penulis saat KKN di Kantor Imigrasi Kelas I TPI Pelabuhan Tanjung Perak.

2. Sumber Pengumpulan Data

a. Data Primer

Adapun sumber data primer dalam penelitian ini diperoleh secara langsung berupa keterangan-keterangan dan pendapat dari para responden dan kenyataan-kenyataan yang ada di lapangan melalui observasi dan wawancara kepada Petugas Imigrasi khususnya yang bertugas di TPI Pelabuhan Tanjung Perak.

b. Data Sekunder

Sedangkan sumber data Skunder dalam penelitian ini diperoleh dengan mencari pendapat ahli dari buku-buku di perpustakaan, peraturan perundang-undangan karya ilmiah terdahulu serta tulisan/jurnal di berbagai media cetak dan elektronik.

PEMBAHASAN

A. Penerapan Pelaksanaan Pemeriksaan Keimigrasian Dalam Tata Cara Pemeriksaan Masuk Dan Keluar Wilayah Indonesia Bagi Awak Alat Angkut Laut

Dari hasil observasi yang penulis lakukan di lapangan terdapat beberapa permasalahan krusial keimigrasian pada TPI Pelabuhan laut Tanjung perak, baik yang menyangkut pelaksanaan proses penyelesaian pendaratan oleh petugas Imigrasi dilapangan juga kewajiban agent dan awak alat angkut dalam proses pendaratan dimaksud, hal tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. Awak Alat Angkut Laut

Awak alat angkut laut atau awak kapal menurut Undang-Undang No. 21 tahun 1992 adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Dengan bahasa lainnya awak kapal adalah kapten kapal, nahkoda, dan crew/anak buah kapal (ABK) sedangkan penumpang bukanlah termaksud dengan awak kapal. Namun penumpang termaksud dalam bagian kapal penumpang (kapal feri dan kapal pesiar).

Kapal kargo ada yang reguler ada juga yang non reguler. Kapal kargo yang reguler adalah kapal yang sudah terjadwal kedatangannya, contohnya kapal kargo yang datang dari singapura yang jadwal kedatangannya sudah di atur berapa kali dalam sebulan, sedangkan kapal non reguler adalah kapal kargo yang kedatangannya tidak terjadwal, bisa saja datang sekali dalam sebulan dan sekali dalam dua atau tiga bulan tergantung kegiatannya.

2. Penanggung Jawab Alat Angkut

Dalam Undang-Undang No. 6 tahun 2011 tentang Keimigrasian pada pasal 1 angka 37 yang dimaksud dengan penanggung jawab alat angkut adalah pemilik, pengurus, agen, nahkoda, kapten

kapal, kapten pilot, atau pengemudi alat angkut yang bersangkutan. Dalam hal ini penulis lebih berfokus pada penanggung jawab alat angkut yang di laut yaitu pemilik kapal atau pemilik perusahaan, agen kapal, dan nahkoda atau kapten kapal.

Penanggung jawab alat angkut laut mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing yang berbeda yaitu:

1) Pemilik Kapal Atau Pemilik Perusahaan

Memiliki tugas dan tanggung jawab dalam hal memfasilitasi dan melengkapi kebutuhan yang di perlukaan saat berlayar seperti menyediakan bahan bakar, bahan makanan dan minuman, obat-obatan dan melengkapi peralatan keselamatan awak kapal, dan memiliki tugas untuk berkoordinasi dengan agen di negara yang di tujuh.

2) Agen Kapal

Agen kapal atau bisa juga disebut sebagai biro jasa. Yang mana memiliki tugas dan tanggung jawab dalam hal mengurus perijinan, melengkapi kebutuhan awak alat angkutnya dan bertanggung jawab selama kapal bersandar diwilayah tersebut baik kapal kargo, kapal penumpang, dan juga kapal perang harus menggunakan jasa agen kapal dalam hal perijinan pelayaran ke suatu negara.

3) Nahkoda / Kapten Kapal

Nakhoda adalah seorang pemimpin kapal atau sebagai Perwira laut yg memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/Capten kapal atau sering disebut juga dengan Master. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Adapun tugas dan fungsi pokok keagenan dalam prakteknya dilapangan yaitu;

- 1) Mengurus *clearance in* dan *clearance out* kapal di pelabuhan.
- 2) Mengurus kebutuhan awak kapal (misalnya ada awak kapal yang sakit perlu pengobatan dan juga ingin turun dari kapal).
- 3) Menjamini kapal selama berada di pelabuhan tersebut.
- 4) Mengurus kebutuhan kapal (seperti bunker atau pengisian bahan bakar, air, dan kebutuhan dapur kapal dan lain-lain).
- 5) Mengurus bongkar muat barang atau muatan.
- 6) Menyelesaikan dokumen-dokumen pelayaran dan muatan. (*Hasil Wawancara Agen Kapal PT. Samudera Indonesia, n.d.*).

Oleh karena itu ketiga penanggung jawab alat angkut harus saling berkoordinasi dengan baik dalam sebuah perlintasan pelayaran kapal karena tugas dan tanggung jawab mereka saling berkaitan oleh karena itu ketiga penanggung jawab alat angkut ini harus mematuhi aturan-aturan pelayaran jika tidak mereka dapat di kenakkan sanksi, sebab di dalam aturan keimigrasian ada yang mengatur tentang penanggung jawab alat angkut dan ada sanksinya.

Tempat Pemeriksaan Imigrasi di Pelabuhan

Kantor Imigrasi Kelas I TPI Tanjung Perak memiliki 5 (lima) wilayah kerja pelabuhan TPI yaitu:

1. Pelabuhan dalam wilayah kerja Kesyahbandaran Surabaya yang terdiri dari: (Dermaga Pelabuhan Jamrud, Dermaga Pelabuhan Mirah, Dermaga Pelabuhan Nilam, Dermaga Pelabuhan Terminal Peti Kemas Surabaya, Dermaga Pelabuhan Terminal Teluk Lamong Surabaya, Pelabuhan Semampir, Dermaga Pelabuhan Berlian (BJTI), Dermaga Pelabuhan Kalimas).

2. Pelabuhan dalam wilayah kerja Kesyahbandaran Gresik yang terdiri dari: (Dermaga Pelabuhan Umum atau Pelabuhan Rakyat, Dermaga Pelabuhan Petrokimia Gresik, Dermaga Pelabuhan Wilmar, Dermaga Pelabuhan Maspion, Dermaga Pelabuhan KIAS (Karya Indah Alam Sejahtera) Gresik, Dermaga Pelabuhan BMS (Berlin Manyar Sejahtera), Dermaga Pelabuhan Pertamina Asphalt Gresik, Dermaga Pelabuhan Semen Gresik, Dermaga Pelabuhan IBL (Internasional Bulk Liquid)).
3. Pelabuhan dalam wilayah kerja Kesyahbandaran Brondong Lamongan yaitu Dermaga Pelabuhan Lamongan Shorebase.
4. Pelabuhan dalam wilayah kerja Kesyahbandaran Tuban yang terdiri dari: (Dermaga Pelabuhan TPI Pertamina Tuban, Dermaga Pelabuhan TBBM Pertamina Tuban, Dermaga Pelabuhan SMI (Semen Indonesia), Dermaga Pelabuhan Batu Bara (Pelabuhan PLTU)).
5. Serta di lokasi wilayah Offshore (lepas pantai) yang terdiri dari: (Tuban Marine Terminal di Tuban, WMO PHE Poleng di Madura, Banyu Urip Marine Terminal (Exxon) di Tuban, Bukit Tua Marine Terminal Madura, Pelabuhan Camplong Sampang Madura).

Tata Cara Pemeriksaan Keimigrasian di Pelabuhan Laut

- a. Proses Pemeriksaan Keimigrasian di Pelabuhan Laut

Berdasarkan *Petunjuk Pelaksana Direktorat Jendral Imigrasi No, F-303.IZ.03.03* Tahun 1995 Tentang Masuk dan Keluar Wilayah Indonesia di Tempat Pemeriksaan Imigrasi, adapun proses pelaksanaan pemeriksaan keimigrasian di pelabuhan laut yang sesuai dengan petunjuk

pelaksana tersebut pada bagian b angka 2 (dua) adalah sebagai berikut:

- a) Penanggung jawab alat angkut yang tiba dari luar wilayah Indonesia dan berlabuh dalam area pelabuhan laut atau bersandar di dermaga pelabuhan laut yang telah ditetapkan sebagai tempat pemeriksaan keimigrasian, wajib mengibarkan bendera isyarat "N" yang menyatakan bahwa alat angkut tersebut membawa penumpang yang memerlukan pemeriksaan keimigrasian.
- b) Pada dasarnya pemeriksaan keimigrasian dilakukan diatas alat angkut setelah pemeriksaan petugas karantina selesai dan bendera "Q" yang berwarna kuning telah diturunkan. Nahkoda atau Kapten kapal berkewajiban untuk melarang setiap orang naik atau turun dari kapal tanpa izin Pejabat Imigrasi sebelum dan selama dilakukan pemeriksaan keimigrasian.

Sedangkan pada pelaksanaan pendaratan alat angkut laut pada TPI pelabuhan laut Tanjung Perak non penumpang baik yang terjadwal reguler maupun yang non reguler ada beberapa cara antara lain :

Petugas CIQ (Custom, Immigration dan Quarantine)

Dijemput agent untuk bersama-sama naik keatas alat angkut yang telah ditentukan berada didaerah pemeriksaan area syahbandar dimana alat angkut tersebut dinyatakan siap untuk diperiksa.

Petugas CIQ (Custom, Immigration dan Quarantine)

Dijemput agent untuk bersama-sama naik keatas alat angkut yang telah ditentukan berada didaerah pemeriksaan area syahbandar namun posisi alat angkut berada jauh dari area pelabuhan laut Tanjung Perak, misalnya wilayah Gresik.

Agent Kapal

Mengumpulkan semua paspor/dokumen Keimigrasian awak alat angkut beserta Crew List dibawa ke pos

Imigrasi Tanjung Perak untuk diselesaikan Pendaratannya.

Pada Permenkumham No. 44 Tahun 2015 pada pasal 58 terdapat aturan yang sama yaitu tata cara pemeriksaan kapal bagi nahkoda, awak kapal, dan tenaga ahli asing di atas kapal laut atau alat apungnya, yang datang langsung dengan Alat Angkutnya untuk beroperasi di perairan Nusantara, laut teritorial, landas kontinen, dan/atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, dilakukan oleh Petugas Pemeriksa Imigrasi dengan mekanisme sebagai berikut yaitu:

- a) Melakukan pemberitahuan kedatangan (minimal 6 jam untuk jadwal reguler dan 48 jam bagi jadwal non schedule);
- b) Memeriksa dokumen perjalanan dan/atau buku pelaut nahkoda, awak kapal, dan tenaga ahli asing;
- c) Memeriksa daftar awak kapal;
- d) Memindai dokumen perjalanan;
- e) Mengambil data biometrik; dan
- f) Memeriksa dalam daftar Penangkalan (Menteri Hukum dan HAM RI, 2015).

Selain itu meskipun petugas Imigrasi telah melakukan pemeriksaan diatas alat angkut laut sebagaimana (Permenkumham No. 44 Tahun 2015 pada pasal 58) namun pemeriksaan fisik awak angkut sering tidak dilakukan apalagi mendatangi tempat dimana awak angkut berada selayaknya pemeriksaan pada umumnya dilakukan. Petugas hanya mencocokkan jumlah awak angkut laut dengan nama dan jumlah yang tertera pada general list atau crew list dan membubuhkan cap pendaratan dan clearance kapal. Hal tersebut dirasakan lumrah dan biasa menurut kebiasaan sehingga agent kapal merasakan tugas Petugas imigrasi hanya membubuhkan cap pada paspor *crew* dan cap *clereance* kapal.

Pada aturan-aturan ini yang menimbulkan image bahwa pelaksanaan pendaratan dan di Pos Imigrasi dirasakan sama tanpa disadari adanya ancaman apabila ada penumpang gelap (Stowaway) yang menyelip atau ada crew tanpa dokumen

dan sebagainya yang dapat mengancam keamanan negara nantinya.

Penulis telah melakukan wawancara kepada Kepala Kantor Imigrasi Kelas I TPI Tanjung Perak dengan bapak Sugiono, S.H. Beliau mengatakan bahwa:

“Dalam hal clearance kapal seharusnya petugas Imigrasi yang di TPI yang sedang bertugas seharusnya naik dan memeriksa kapal tersebut tapi hal itu sulit dilakukan petugas di karenakan kurangnya SDM (Sumber Daya Manusia) dan anggaran. Imigrasi Tanjung Perak memiliki pegawai berjumlah 103 orang dan yang terdiri dari 1 orang sebagai kepala kantor, 1 orang sebagai Kasubang TU, 4 orang sebagai Kasi, 3 orang sebagai Kaur, 8 orang sebagai Kasubsi, 11 orang sebagai PI, 24 orang sebagai Analis Keimigrasian, 51 orang sebagai Pelaksana dan ditambah pegawai tambahan 35 orang yang terdiri dari 22 orang sebagai Honorer, 4 orang sebagai Driver, dan 9 orang sebagai Security. ”(Kakanim Kelas I TPI Tanjung Perak, Sugiono, S.H, n.d.)

Dan penulis melanjutkan ke Kasi Lantaskim dengan bapak Soesilo Sumedi, A.Md.Im., S.H., M.Si.

“Dalam teknis pemeriksaan keimigrasian terhadap kapal yang datang dari luar wilayah Indonesia kita menerapkan SOP Pemeriksaan awak alat angkut yang sesuai dengan Permenkumham No.44 tahun 2015 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Masuk dan Keluar Wilayah Indonesia di Tempat Pemeriksaan Imigrasi, namun SOP tersebut disederhanakan oleh kantor imigrasi tanjung perak yang mana disesuaikan dengan UU keimigrasian dan Permenkumham No. 44 tahun 2015 tersebut agar petugas lebih mudah memahami prosedurnya. Penanggung jawab alat angkut diwajibkan untuk melapor terlebih dahulu rencana kedatangan kapal tersebut sebelum kapal datang ke wilayah Indonesia jika tidak dapat dilakukan penegakan hukum. Data perlintasan kapal saat pandemi ini turun drastis yang biasanya dapat mencapai hingga 100 (seratus) kapal per harinya

hingga sekarang menjadi sekitar 30 (tiga puluhan) per harinya, itu dikarenakan banyak perusahaan yang berhenti atau tidak mengespor imporkan barang perusahaan mereka dan banyak juga perusahaan yang bangkrut akibat pandemi ini sehingga kapal yang datang juga ikut berkurang dibandingkan tahun sebelum pandemi ini kapal yang datang cukup banyak ”(Kasi Lantaskim Kanim Kelas I TPI Tanjung Perak, Soesilo Sumedi, A.Md.Im., S.H., M.Si, n.d.).

Dan penulis juga mewawancari Kasubsi Pemeriksa Kantor Imigrasi Kelas I TPI Tanjung Perak dengan bapak Anggi Adriyudo, A.Md.Im., S.H. yaitu untuk mengetahui secara langsung bagaimana penerapan SOP pemeriksaan penyelesaian keimigrasian bagi awak alat angkut yang datang dari luar wilayah Indonesia, beliau mengatakan bahwa:

“Dalam penerapan pelaksanaan SOP pemeriksaan penyelesaian keimigrasian bagi awak alat angkut laut yang datang dari luar wilayah Indonesia sulit untuk dilaksanakan dikarenakan kurangnya SDM (Sumber Daya Manusia) dan kurangnya anggaran kantor. Pada kantor TPI Tanjung Perak memiliki pegawai sebanyak 7 (tujuh) orang antara lain 1 (satu) orang sebagai Kasubsi Pemeriksa Keimigrasian, 4 (empat) orang sebagai petugas pendaratan dan 2 (dua) orang Honorer. Pada kantor TPI Tanjung Perak memberlakukan jadwal piket harian agar dapat berbagi dalam kerja dan waktu beristirahat karena sistem kerja mereka satu hari kerja full dan satu hari libur.”

Jika yang menjadi kendala di lapangan di karanakan kurangnya tenaga SDM dan terbatasnya anggaran sebagaimana hasil penjelasan dari kepala kantor dan kepala seksi seyogyanya hal tersebut telah teratasi sejak dahulu karena dari penelitian terdahulu pun kendala serupa yang menjadi dasar kurang optimalnya pelaksanaan pendaratan di TPI Pelabuhan Laut Tanjung Perak juga kendala serupa di hamper semua TPI laut di seluruh Indonesia. Jika ikuti sejarah dari terbentuknya Unit Pelaksana Tehnis Kantor

Imigrasi Tanjung Perak yang berasal dari Pos Imigrasi yang tugasnya hanya melayani jasa keimigrasian dibidang pelayanan pendaratan Kapal dengan berkembangnya kemajuan jaman serta kapasitas pekerjaan dan ragam pelayanan Keimigrasian yang kian meningkat maka terbentuklah UPT Imigrasi Taanjung Perak. Dengan adanya sejarah berdirinya Kanim Tanjung Perak seyogyanya kosentrasi utama pada kantor imigrasi ini seharusnya menitik beratkan pada peningkatan pelayanan Keimigrasian di bidang Pendaratan TPI laut.

Dengan jumlah 103 (serratus tiga) pegawai dan menugaskan 7 (tujuh) personil memang menjadi kendala dalam pelaksanaan pelayanan Keimigrasian di TPI Pelabuhan Laut Tanjung Perak. Di sisi lain mengenai anggaran tentunya disesuaikan dengan keadaan di lapangan bukti dan pelaksanaan pendaratan di TPI Tanjung Perak tentunya disesuaikan dengan anggaran yang dibutuhkan oleh 7 (tujuh) petugas tersebut tidak mungkin akan dilakukan penambahan penganggaran jika tidak ada data dukung akan kebutuhan yang meningkat. Hal ini harusdisadari oleh pimpinan Kanim Tanjung Perak untuk mengumpulkan data dukung dalam pengusulan anggaran tahun depannya serta adanya pengawasan dan review serta bimbingan dari divisi keimigrasian yang mungkin dalam laporan bulannya tidak ada hal spesifik yang dilaporka serta pengajuan tambahan tenaga SDM dan Anggaran di TPI.

Tugas Dan Wewenang Pejabat Imigrasi

Petugas imigrasi yang melaksanakan tugasnya di TPI laut memiliki tugas dan wewenangnya sebagai pejabat pendaratan, adapun tugas pejabat migrasi dalam hal melayani pendaratan dilaut antara lain:

- a. Melakukan pemeriksaan dokumen perjalanan baik penumpang dan juga seluruh awak alat angkut yang ada di kapal tersebut yang mau masuk atau mau keluar dari wilayah Indonesia.
- b. Memeriksa daftar penumpang dan daftar awak alat angkutnya yang akan

berangkat maupun yang datang dari luar negeri.

- c. Mencocokkan nama, data diri, dan photo awak alat angkutnya serta posisi di kapal tersebut sebagai apa yang telah di sahkan nahkoda.
- d. Memeriksa keabsahan dokumen perjalananya dan memeriksa daftar penangkalan serta masa berlaku paspornya.
- e. Memberikan tanda masuk atau tolak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- f. Membuat laporan kerja yang meliputi jumlah kedatangan atau keberangkatan penumpang atau awak kapal dan pemberian izin masuk atau tolak masuk.

Koordinasi Dengan Intansi Terkait

Dalam hal perijinan masuknya kapal asing ke wilayah pelabuhan Indonesia bukan hanya imigrasi yang menaganinya namun ada banyak intansi yang ikut berperan dalam hal perijinan masuknya kapal asing tersebut antara lain di sektor keamanan ada intansi LAMTAMAL, BAKAMLA, dan POLAIRUD dan di sektor pemeriksaan dan perijinan ada intansi KKP/Karantin, Imigrasi, Beacukai, dan ada juga sektor otoritas pelabuhan yaitu Intansi Syahbandar.

Koordinasi antar instansi terkait dalam pelaksanaan Pendaratan baik antra personil **CIQ** juga terhadap Instansi terkait di TPI Pelabuhan laut Tanjung perak telah berjalan baik dimana pertukaran informasi berjalan melalui rapat-rapat yang diadakan masing-masing instansi juga melibatkan agent pelayaran dan stockholder yang ada. Dalam rapat membahas permasalahan actual dilapangan dan selalu membahas kendala dalam pelaksanaan tugas serta mencari solusinya. Mengenai keterlambatan pemberitahuan kedatangan Kapal yang menjadi momok bagi petugas Imigrasi sesungguhnya masing-masing perusahaan pelayaran dan Agent atau sub agent selalu beralih di pos imigrasi tidak ada orang, tidak ada kurir yang mengantar surat ke kantor dan banyak lagi alasan yang kurang

dapat diterima secara logis. Kembali pada kebiasaan yang terjadi menjadi momok bagi petugas imigrasi yang menginginkan adanya pelaksanaan tugas sesuai SOP yang ada bahkan petugas agent mengetahui bahwa ada sanksi pidana terhadap kelalaian terhadap pemberian surat kedatangan kapal (Permenkumham 44 Tahun 2015). Seharusnya Imigrasi dapat meniru Pelaksanaan tugas dari beacukai yang selalu mengisi tempat yang diberikan yaitu ruangan pada dermaga yang dekat dengan lokasi pendaratan laut serta adanya Surat Perintah Dinas (SPD) pada setiap penugasan di luar wilayah pelabuhan Tanjung Perak, dimana selama ini beban transportasi dan konsumsi dibebankan pada agent.

Kebiasaan ini menjadi biasa dimana agent yang melakukan pengumpulan dokim secara kolektif dan penyelesaiannya dilakukan di Pos Imigrasi atau di Kantor Imigrasi. Hal ini lumrah dilakukan karena dianggap aman dan menguntungkan dimana kerja agent menjadi ringan dan petugas dapat menerima uang *Clearence*. Memang dirasakan tidak pernah terjadi adanya pelanggaran awak kapal secara perseorangan namun jelas ada bahaya yang mengancam sewaktu-waktu serta tidak melaksanakan tugas bagi Petugas imigrasi ada ancaman pidana bagi petugas dan ini harus segera dibenahi.

B. Penerapan Pengawasan Dan Penegakkan Hukum Keimigrasian Bagi Awak Alat Angkut Laut Dan Penanggung Jawabnya Yang Tidak Memenuhi Kewajiban Dan Larangannya

Pengawasan Keimigrasian Terhadap Awak Alat Angkut.

Indonesia adalah negara berdaulat yang harus selalu menegakan hukum di negaranya agar negara tersebut tetap berdaulat. Hukum berfungsi sebagai pelindung kepentingan kehidupan manusia, agar kepentingan hidup manusia itu terlindungi secara baik, normal, damai, dan adil maka hukum harus di laksanakan dan ditegakan. Dalam hal ini hukum yang

dilanggar harus ditegakan melalui penegakan hukum secara otomatis ada perlindungan dari hukum terhadap segala kepentingan manusia (Sudikno Mertokusumo, 1993).

Penanggung jawab alat angkut laut memiliki kewajiban yang harus dilaksanakan pemeriksaan keimigrasian bagi awak alat angkut laut yang datang ke pelabuhan wilayah Indonesia jika penanggung jawab alat angkut tidak memenuhi kewajibannya dapat di kenai biaya beban dan tindak pidana keimigrasian. Adapun kewajiban penanggung jawab alat angkut yang tertuang pada peraturan dan undang-undang sebagai berikut yang terdapat dalam Permenkumham No. 44 Tahun 2015 pada pasal 4 dan pasal 5 Junto UU No. 6 Tahun 2011: Pasal 17, 18, dan pasal 19, dan Junto pada PP No. 31 Tahun 2013: Pasal 17 dan pasal 18. Penanggung Jawab Alat Angkut yang datang dari luar Wilayah Indonesia diwajibkan untuk:

- a. Sebelum kedatangan atau keberangkatan alat angkut laut/kapal penanggung jawab alat angkut harus memberitahukan rencana kedatangan atau keberangkatan secara tertulis atau elektronik kepada Pejabat Imigrasi dalam waktu paling lambat 6 (enam) jam sebelum Alat Angkut reguler tiba dan paling lambat 48 (empat puluh delapan) jam sebelum Alat Angkut nonreguler tiba;
- b. Menyampaikan daftar penumpang dan daftar awak Alat Angkut atau crew list yang ditandatangani kepada Pejabat Imigrasi;
- c. Memberikan tanda atau mengibarkan bendera isyarat bagi kapal laut yang datang dari luar Wilayah Indonesia dengan membawa penumpang;
- d. Melarang setiap orang naik atau turun dari Alat Angkut tanpa izin Pejabat Imigrasi sebelum dan selama dilakukan pemeriksaan Keimigrasian;

- e. Melarang setiap orang naik atau turun dari Alat Angkut yang telah mendapat penyelesaian Keimigrasian selama menunggu keberangkatan;
- f. Membawa kembali keluar Wilayah Indonesia pada kesempatan pertama setiap Orang Asing yang tidak memenuhi persyaratan yang datang dengan Alat Angkutnya;
- g. Menjamin bahwa Orang Asing yang diduga atau dicurigai akan masuk Wilayah Indonesia secara tidak sah untuk tidak turun dari Alat Angkutnya; dan
- h. Menanggung segala biaya yang timbul sebagai akibat pemulangan setiap penumpang dan/atau awak Alat Angkutnya (Pemerintah, 2013).

Jika penanggung jawab alat angkut tidak memenuhi kewajibannya petugas imigrasi dapat memberikan sanksi yang sesuai dengan Pasal 79 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 maka penanggung jawab alat angkut dapat dikenai biaya beban dan jika penanggung jawab alat angkut tidak membayar biaya beban maka penanggung jawab alat angkut dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan atau pidana denda sebanyak Rp100.000.000,00 yang sesuai dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 pada pasal 115.

Demikian telah dijabarkan tindakan yang diambil apabila pelanggaran yang mengarah pada tindak pidana keimigrasian oleh penanggung jawab alat angkut tidak melaksanakan kewajibannya. Namun terkadang hal ini sangat sulit untuk dilaksanakan selain kesulitan dalam mencari dan menetapkan barang bukti dan tersangka juga mengenai carut marut dan tata laksana pelaksanaan Tusi Petugas imigrasi di Pendaratan harus segera ditata ulang serta SOP yang ada harus dilaksanakan. Untuk itu peningkata pengawasan terhadap alatangkut laut pada TPI Pelabuhan laut Tanjung perak harus dilakukan melalui pembinaan oleh Kepala Divisi.

Untuk itu dalam menjalankan urusan pemerintahan negara, imigrasi menjalankan fungsinya sebagai pemberi pelayanan keimigrasian, keamanan negara, penegakan hukum, dan sebagai fasilitator pembangunan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Di dalam penegakan hukum imigrasi memiliki aturan yang harus di taati bagi warga orang asing ataupun warga negara Indonesia yang ingin masuk atau keluar dari wilayah Indonesia dimana dalam scop kecilnya perlu adanya penertiban dan peningkatan pengawasan pada TPI Pelabuhan laut Tanjung Perak Surabaya yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011. Tabel dan grafik dapat digunakan untuk memperjelas penyajian hasil penelitian secara verbal, dan harus diberi komentar atau dibahas.

PENUTUP

Kesimpulan

Demi mewujudkan tegaknya kedaulatan dan keamanan negara, Indonesia harus mengedepankan tugas dan fungsi keimigrasian didalam memfilterisasi orang yang mau masuk atau keluar dari wilayah Indonesia dengan cara memegang teguh prinsip keimigrasian yaitu selective policy terutama bagi petugas imigrasi yang di tempat pemeriksaan imigrasi baik yang di bandara, pelabuhan, dan bahkan di pos lintas batas yang harus selalu mengedepankan prinsip tersebut yaitu hanya orang asing yang bermanfaat dan menguntungkan negara Indonesia yang dapat masuk ke wilayah Indonesia. Pengawasan merupakan komponen penting dalam berjalannya suatu organisasi, ia berfungsi tidak saja sebagai tolok ukur dan kendali jalannya kegiatan akan tetapi juga sebagai komponen pencegah terjadinya pelanggaran.

Peningkatan pengawasan terhadap alat angkut laut pada TPI Pelabuhan Laut Tanjung Perak harus di mulai dari membenahan aturan dalam melaksanakan Tugas dan fungsi keimigrasian dengan mengedepankan pelaksanaan SOP

pendaratan keimigrasian, pengaturan dan ketersediaan SDM penyiapan anggaran yang memadai serta adanya peningkatan kesejahteraan petugas dalam melaksanakan tugasnya baik mengenai ketersediaan alat transportasi dan akomodasi di luar daerah.

Permasalahan yang timbul selama ini terutama dalam pelayanan penyelesaian pendaratan bagi awak angkutan laut, sesungguhnya dikarenakan pelaksanaan SOP pendaratan sebagaimana pada Permenkumham No. 44 Tahun 2015 belum dijalankan secara maksimal, kebiasaan lama yang mentradisi dalam tugas pendaratan masih berjalan. Mindset seperti ini jelas sudah tidak sesuai lagi dengan keadaan sekarang dengan kemajuan IT yang pesat serta tidak senapas dengan Tata Nilai Kemenkumham yaitu PASTI (Profesional, Akuntabel, Sinergi, Transparan dan Inovatif). Akhirnya diharapkan setelah pembenahan internal dilakukan kemudian digalakkan penegakan hukum terhadap pelanggaran atau tindak pidana keimigrasian pada awak angkutan laut juga pada penanggung-jawab alat angkutan laut guna mewujudkan petugas Imigrasi yang berwibawa, profesional dengan integritas yang tinggi.

SARAN

Dari hasil penelitian dalam pembahasan yang diangkat, penulis memberikan saran dan masukan kepada pihak Kemenkumham, Sekjen Kemenkumham, Dirjenim, dan Kantor Imigrasi Kelas I TPI Tanjung Perak Surabaya. Adapun saran yang dapat disampaikan oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan sosialisasi terhadap peraturan pada Permenkumham No. 44 Tahun 2015 pada pasal 4 dan pasal 5 Juncto UU No. 6 Tahun 2011: Pasal 17, 18, dan pasal 19, dan Juncto pada PP No. 31 Tahun 2013: Pasal 17 dan pasal 18 Tentang Kewajiban dan Larangan Penanggung Jawab Alat Angkut Laut terhadap penanggung jawab
2. Perlu dilakukan pencerahan terhadap Petugas mengenai Tusi Keimigrasian dalam melaksanakan SOP Pendaratan dan sosialisasi Integritas anti Pungli dan korupsi sehingga dapat meninggalkan kebiasaan lama yang dapat menjatuhkan harkat dan martabat petugas dimata agent/penganggungjawab alat angkutan laut daln masyarakat guna penegakan hokum keimigrasian di TPI Pelabuhan Laut Tanjung Perak.
3. Perlu dilakukan pembenahan dalam penugasan penambahan SDM (Sumber Daya Manusia) pada TPI Tanjung Perak menjadi prioritas dimana pada saat ini terasa kepadatan petugas berada pada pelayanan Keimigrasian pada pelayanan paspor terbukti dengan gencarnya kepala kantor menawarkan pembukaan ULP (Unit Pelayanan Paspor) kedaerah-daerah yang tentunya ada ketersediaan SDM untuk pembetulan ULP dimaksud.
4. Anggaran bagi Kantor TPI Tanjung Perak agar dapat diusulkan untuk penempatan paling sedikit 25 (dua puluh lima) petugas yang tidak hanya di TPI Tanjung Perak akan tetapi untuk melaksanakan tugasnya pada pos Imigrasi di Dermaga Gersik dsb. Dimana sering dilakukan pendaratan diluar area TPI Tanjung Perak juga alat transportasi yang memadai untuk pelaksanaan tugas yang sesuai dengan peraturan SOP Dirjenim yang telah di tentukan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Berisi ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang memberikan bantuan selama pelaksanaan penelitian/penulisan artikel (contoh: pihak yang memberikan dana penelitian, membantu dalam teknik penulisan, dan sebagainya).

Wilayah Indonesia, 2015.
www.peraturan.go.id

DAFTAR PUSTAKA

- Mertokusumo, Sudikno. 1993. *“Penemuan Hukum. PT Citra Aditya Bakti.*
- Nataadmadja & Associates Law Firm. (n.d.). *“Pemberian Izin Tinggal Terbatas Perairan.”*
<https://www.surialaw.com/new/pemberian-izin-tinggal-terbatas-perairan>
- Nursanto, G.A. 2018. *Pengeintegrasian Advance Passenger Informattion System Dalam Proses Penyelesaian Keimigrasian Untuk Kapal Laut Non Reguler.* Jurnal Ilmiah Kajian Keimigrasian, 1, 1-17.
- Soekanto, Soerjono. *Penelitian Hukum Normatif.* PT Raja Grafindo Persada.
- Susanto, Dody. 2012 *“Wiyata Negara Pancasila.”*
- Suyono, C.R.P. 2005. *No Title* (PPM (Ed); 3rd ed.)
- Kakanim Kelas I TPI Tanjung Perak, Sugiono, S.H. (n.d.).*
- Kasi Lantaskim Kanim Kelas I TPI Tanjung Perak, Soesilo Sumedi, A.Md.Im., S.H., M.Si. (n.d.).*
- Hasil Wawancara Agen Kapal PT. Samudera Indonesia. (n.d.).*
- Undang-Undang No. 6 Tahun 2011 Tentang Keimigrasian, 2011.*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 31 Tahun 2013 Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang No. 6 Tahun 2011 Tentang Keimigrasian. Ekp, 13(3), 2013.*
- Peraturan Menteri Hukum dan HAM RI No. 17 Tahun 2016 Tentang Tempat Pemeriksaan Imigrasi, 2016.*
- Peraturan Menteri Hukum dan HAM RI No. 44 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Masuk dan Keluar*