IMPLEMENTASI JASA PELAYARAN YANG DAPAT DITAWARKAN OLEH PEMERINTAH INDONESIA DI SELAT MALAKA MENURUT HUKUM INTERNASIONAL

Mohamad Megi Mif Bakhunizar*, Maria Maya Lestari, Widia Edorita
Fakultas Hukum
Universitas Riau, Pekanbaru, Indonesia
*megipasker@gmail.com

ABSTRACT

This writing discusses how the shipping services offered by Indonesia in order to compete with ports in the world, especially in the Malacca Strait, because basically Indonesia has more potential to take advantage of the Malacca Strait which is currently still unable to maximize because there are many obstacles faced. This is the point of the problem where even though most of the Malacca Strait is in the territory of Indonesia, in this case the author examines what obstacles occur.

In this case, the writer uses a normative research type, which is a descriptive type of research that describes actual events. The data analysis used by the researcher is qualitative data analysis, namely the analysis which does not use statistics or other things. However, researchers simply describe descriptively from the data obtained.

The results of this study can be concluded into three main things. First, the existing shipping service offered by the Indonesian government in the Malacca Strait, namely the Shipping Guidance Service. The two services that have been offered by countries are several, namely taking from Singapore and Malaysia including parking services, crane services, and loading and unloading facilities between ships. The three services that Indonesia can offer in the future include parking services, fuel supply services, storage services and ship waste management.

Keywords : *IMO, Shipping Service, Scout Service, Malacca Strait, Indonesia.*

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di Asia Tenggara yang berbatasan langsung dengan Malaysia dan Singapura.¹ Sebagaimana diatur dalam hukum laut internasional tahun 1982 atau dengan nama lain *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS) yang kemudian telah di ratifikasi Indonesia ke dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang ratifikasi UNCLOS 1982.² Hukum laut internasional adalah kaidah-kaidah hukum yang mengatur hak dan kewenangan suatu negara atas kawasan laut yang berada di bawah yurisdiksi nasionalnya (*National Jurisdiction*).³

Berbicara mengenai hukum laut internasional, laut begitu besar artinya bagi negara karena dapat dijadikan sebagai wilayah perairan nasional, sehingga dapat dimanfaatkan sebagai sarana transportasi, sebagai objek wisata, dan sumber kekayaan alamnya dapat dijadikan sebagai pendapatan negara.⁴ Laut sebagai sarana transportasi yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lain menjadi sangat penting secara ekonomi dilihat dari perspektif perpindahan barang dan jasa dengan kapal sebagai alat pengangkut.⁵ Perairan Indonesia yang meliputi laut teritorial, perairan pedalaman, perairan kepulauan laut, Zona Ekonomi Eksklusif, dan Landasan Kontinen Indonesia, baik permukaan lautnya, daerah perairannya, maupun daerah dasar laut dan tanah dibawahnya

memiliki manfaat atau fungsi yang sangat besar.⁶

Dari hal tersebut, ada perairan Indonesia yang berbatasan langsung dengan negara lain, kita ketahui yakni Selat Malaka. Selat Malaka adalah selat yang membentang sejauh 805 kilometer diantara perairan Malaysia dengan pulau Sumatera.⁷ Selat Malaka disebut sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, yang memiliki Panjang Selat Malaka sekitar 805 km atau 500 mil dengan lebar 65 km atau 40 mil di sisi selatan dan semakin ke utara semakin melebar sekitar 250 km atau 155 mil.⁸ Selat Malaka menghubungkan Samudera Hindia melalui Laut Andaman di utara dan selatan Laut Cina melalui Selat Singapura di sebelah selatan.

Panjang selat ini sekitar 800 km (500 mil) sepanjang pantai timur Sumatera dan pantai barat Semenanjung Malaysia menjadikannya selat terpanjang digunakan untuk navigasi internasional. Titik awal dari Selat tersebut sebenarnya dari barat laut melalui jalur dari Ujung Baka yaitu tepi barat laut Sumatera (5 ° 40'N, 95 ° 26'E) ke Laem Phra Chao di tepi selatan Pulau Ko Phuket Thailand (7 ° 45'N, 98 ° 18'E). Sedangkan ujung selat berada di tenggara dengan jalur dari Tahan (Gunung) Datok (1° 20'E, 104° 20'N) dan Tanjung Pergam (1° 10'E, 104° 20'N).⁹

Selat Malaka termasuk kedalam lintas transit, karena selat tersebut

¹ Fella Defilla, "Reklamasi Singapura Terhadap Kedaulatan Wilayah Republik Indonesia Berdasarkan Hukum Laut Internasional", *Jurnal Online Mahasiswa*, Fakultas Hukum Universitas Riau, Volume III Nomor 1 Februari 2016, hlm.2

² *Ibid.*

³ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Sumur Bandung, Jakarta, 1984, hlm. 8

⁴ Yulia A. Hasan, *Hukum Laut: Konservasi Sumber Daya Ikan Di Indonesia*, Prenada Media Group, Jakarta Timur, 2020, hlm.1.

⁵ Dhiana Puspitawati, *et.al, Hukum Maritim*, Universitas Brawijaya Press, Malang, 2019, hlm.1.

⁶ Khaidar Anwar, *Hukum Laut Internasional Dalam Perkembangan*, Justice Publisher, Lampung, 2015, hlm.2

⁷ Hamzah Ahmad, *The Straits of Malacca International Cooperation In Trade Funding and Navigational Safety*, Selangor, Pelanduk Publication, 1997, hlm.5

⁸ M. Saeri, "Karakteristik dan Permasalahan di Selat Malaka", *Jurnal Transnasional*, Volume 4 Nomor 2 Februari 2013, hlm.810.

⁹ Pulung Widhi Hari Hananto, "Current Developments of Legal Instruments to Prevent and Control of Pollution In The Straits of Malacca", *Administrative Law & Governance Journal*, Faculty of Law, Diponegoro University, Volume 2 Issue 4, Nov 2019, hlm.721.

digunakan oleh banyak negara untuk melakukan pelayaran internasional. Rezim selat berkaitan erat dengan regim lintas internasional/ *internasional navigation* yang melewati wilayah laut disebut selat. Selat untuk navigasi internasional bisa jadi berada di antara dua negara teritorial atau di zona ekonomi eksklusif. Navigasi melalui selat yang digunakan untuk jalur internasional disebut jalur transit atau lintas transit.¹⁰ Oleh karena itu Selat Malaka termasuk kedalam lintas transit, agar lintas menjadi "lintas transit," itu harus dilakukan tanpa penundaan, bukan menjadi "ancaman atau penggunaan kekuatan terhadap kedaulatan, teritorial integritas atau kemerdekaan politik dari negara yang berbatasan dengan selat".¹¹

Pengaturan tentang lintas terhadap kapal-kapal di Selat Malaka terkandung dalam UNCLOS 1982, dalam pasal 37 dinyatakan bahwa:¹²

“Pengaturan bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional di antara satu bagian laut lepas ke zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusifnya”.

Rezim lintas transit berlaku di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Jarak antara satu bagian laut lepas atau suatu ZEE dan bagian lain dari laut lepas atau ZEE yang telah digabungkan seluruhnya ke dalam laut teritorial negara-negara yang berbatasan, sehingga tidak ada koridor ZEE atau laut lepas melalui mereka.¹³

¹⁰ Maria Maya Lestari, “STUDY OF THE RIGHT OF FOREIGN SHIP AGAINST STATE SOVEREIGNTY (CASE STUDY INDONESIA)”, *Indonesian Journal of International Law*, Faculty of Law, Riau University, Indonesia, Vol. 14 No. 4, pp. 497-5 doi: 10.17304/ijil.vol14.4.704, 2017, hlm.507.

¹¹ W. Michael Reisman, “THE REGIME OF STRAITS AND NATIONAL SECURITY: AN APPRAISAL OF INTERNATIONAL LAWMAKING”, *THE AMERICAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW*, HeinOnline, Volume 74, hlm. 70.

¹²Lihat Pasal 37 UNCLOS 1982.

¹³ Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, “The Application of Transit Passage Regime in Straits Used

Menurut Pasal 38 (2) UNCLOS, yang disebut lintas transit adalah :

“Lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan berdasarkan bab ini semata-mata untuk tujuan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. Namun demikian persyaratan transit secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin tidak menutup kemungkinan bagi lintas melalui selat untuk maksud memasuki, meninggalkan atau kembali dari suatu negara yang berbatasan dengan selat itu, dengan tunduk pada syarat-syarat masuk negara itu.”¹⁴

Demikian pula, Pasal 38 (3) menyatakan bahwa:¹⁵

“Kegiatan yang bukan pelaksanaan hak lintas transit melalui selat tetap tunduk pada ketentuan lain yang berlaku dari konvensi ini, "dan dengan demikian jelas menyatakan bahwa kegiatan yang merupakan pelaksanaan hak lintas transit tidak tunduk pada ketentuan konvensi lainnya”.

Keberadaan lintas transit di Selat Malaka sangat penting bagi Indonesia karena Selat Malaka merupakan salah satu selat yang menghubungkan antara Lautan Hindia dengan Laut China Selatan. Lintasan selat ini juga merupakan lintasan yang paling strategis jika dibandingkan dengan

for International Navigation: A Study of the Straits of Malacca and Singapore”, Artikel pada jurnal *Asian Politics and Policy*, Faculty of Syariah and Law University Sains Islam Malaysia, Volume 4, Number 4, 8 Oktober 2012, hlm. 549-550.

¹⁴ Pasal 38 (2) *United Nations Convention On The Law Of The Sea*

¹⁵ John Norton Moore, *THE REGIME OF STRAITS AND THE THIRD UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE LAW OF THE SEA*, Hein Online, University of Virginia Law Library, Volume 74, hlm.91.

lintasan-lintasan lain bagi kapal-kapal dagang antara Teluk Parsi dan negara-negara Asia Timur. Lintasan paling strategis dan lintasan yang selalu dipilih oleh kapal-kapal yang mempunyai berat lebih dari 250.000 dwt (*dead weight tonnage*).¹⁶ Istilah Lintas Transit terletak diantara kebebasan pelayaran dan lintas damai,¹⁷ dengan adanya lintas Transit di Selat Malaka ini akan memungkinkan kapal-kapal negara asing dapat melintasi Selat Malaka karena letaknya yang strategis untuk pelayaran internasional, hal ini dapat dijadikan peluang oleh negara Indonesia untuk mendapatkan pendapatan negara dalam memanfaatkan situasi tersebut di Selat Malaka.

Pada saat ini wilayah perairan di Selat Malaka seringkali menjadi wilayah singgah (*anchorage area*) bagi kapal-kapal besar. Ini membuktikan bahwa “*space*” perairan Indonesia dari arah selatan Batam untuk masuk ke jalur Selat Malaka bisa menjadi pemasukan jasa bagi provinsi atau pemerintah pusat, sesuai dengan siapa yang memiliki otoritas pengaturan itu. Ini satu peluang besar yang dapat diraih sektor bisnis jasa, atau sebaliknya kerugian besar yang diperoleh jika sengaja dibiarkan oleh Indonesia.¹⁸ Berbeda dengan Singapura yang dapat memanfaatkan wilayah lautnya untuk memaksimalkan keuntungan dari pelayaran lintas transit, hal ini karena Singapura memiliki keunggulan dari segi fasilitas dipelabuhan, sedangkan pelabuhan Indonesia masih kalah jika berbicara soal fasilitas. Adapun sisi negatif lainnya yakni dengan adanya lintas transit membuat kapal dari negara lain bebas keluar masuk

lintas transit di wilayah Indonesia dan mengakibatkan beberapa kerugian seperti adanya kapal asing yang membuang limbah di perairan lintas transit Indonesia.¹⁹

Untuk itu tulisan ini akan memuat tentang jasa apa yang dapat memungkinkan untuk ditawarkan di Selat Malaka yang memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan kedepannya.

B. Rumusan Masalah

1. Apa saja Jasa Pelayaran yang saat ini sudah ada di Indonesia?
2. Apa Saja Jasa Pelayaran Yang Bisa ditawarkan oleh Negara Indonesia tawarkan untuk kedepannya ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui jasa pelayaran yang saat ini ada di Indonesia
2. Untuk mengetahui jasa pelayaran yang nantinya dapat ditawarkan kedepannya untuk Indonesia

D. Metode

Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif yang dimana penelitian yang menggunakan cara meneliti bahan kepustakaan (data sekunder). Penelitian hukum normatif berfungsi untuk memberikan argumentasi yuridis ketika terjadi kekosongan, kekaburan dan konflik norma. Lebih jauh ini berarti penelitian hukum normatif berperan untuk mempertahankan aspek kritis dari keilmuan hukumnya sebagai ilmu normatif yang *sui generis*. Oleh karena itu, landasan teoritis yang digunakan adalah landasan teoritis yang terdapat dalam tataran teori hukum normatif/kontemplatif.

¹⁶Muhammad Nasir, *Lintas Transit di Selat Malaka*, CV. BieNa Edukasi, Lhokseumawe, 2013. Hlm.40

¹⁷Suharyono Kartawijaya, “Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Indonesia dan Pene-gakan Hukumnya”, *Naskah Publikasi Jurnal*, Magister Ilmu Hukum Universitas Brawijaya Malang, 2015, hlm.13

¹⁸Awani Irewati, “Dinamika Perbatasan Wilayah Laut di Selat Malaka-Singapura”, *Jurnal Penelitian Politik*, Vol.8 No.2, 2011,hlm.191.

¹⁹<https://www.google.com/amp/s/m.bisnis.com/amp/read/20190722/98/1127029/banyak-yang-buang-limbah-di-selat-malaka-kapal-wajib-aktifkan-ais>, diakses pada tanggal 17 Agustus 2021.

II. PEMBAHASAN

A. Jasa Pelayaran yang ada di Indonesia

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.72 tahun 2017 tentang Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan menyatakan bahwa macam-macam jasa pelayaran terdiri atas jasa kapal, jasa barang dan jasa penumpang, lebih rinci akan dijabarkan sebagai berikut :

Jasa Kapal terdiri atas :

a. Jasa Labuh

Jasa labuh adalah jasa yang diserahkan pada semua kapal yang berkunjung kepelabuhan umum, terminal untuk kepentingan sendiri, terminal khusus atau yang memasuki perairan pelabuhan atau lokasi lain yang ditunjuk oleh pemerintah.²⁰

b. Jasa Pemanduan

Pemanduan merupakan bagian dari fungsi kenavigasian atau penunjang dalam keselamatan pelayaran kapal yang disebabkan oleh karakteristik khas dimiliki pelabuhan pelabuhan tersebut. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, informasi kepada nakoda tentang kondisi pelabuhan, perairan, dan alur pelayaran setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Pemanduan dilakukan oleh sebuah perusahaan jasa pandu di pelabuhan yang ditetapkan oleh Ditjen Perhubungan Laut yang memenuhi syarat sarana prasarana, awak kapal, dan kewajiban lainnya. Serta di bawah

pembinaan dan pengawasan perhubungan laut. Dalam pelaksanaan Pemanduan wajib memiliki sarana kapal tunda, kapal pandu, kapal kupil, dan stasiun pandu, yang didukung oleh menara pengawas, marine VHF Radio, Marine HT, Baju penolong, kendaraan Operasional, Ruang Operasional, AIS, dan penunjang lainnya. (PM.93 Tahun 2014)

c. Jasa Tunda

Jasa tunda adalah jasa penundaan kapal yang dilakukan dengan cara mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat ke atau melepas dari dermaga, jetty, trestel, pier, pelampung, dolphin kapal, dan fasilitas tambat lainnya dengan menggunakan kapal tunda.²¹

d. Jasa Tambat

Jasa tambat adalah jasa yang diserahkan terhadap kapal yang bertambat pada dermaga besi, beton, dan kayu, breasting, dolphin, pelampung, tambatan pinggiran atau talud, dan kapal yang bertambat atau merapat pada lambung kapal lain yang sedang sandar atau tambat di dermaga (susun sirih).²²

Sedangkan Jasa Barang adalah :²³

- Tarif Jasa barang umum diterminal serbaguna (*multi purpose terminal*)
- Tarif pelayanan jasa peti kemas di terminal peti kemas
- Tarif pelayanan jasa barang curah cair/gas diterminal curah cair/gas

²¹*Ibid.*

²²*Ibid.*

²³Pasal 4 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.72 Tahun 2017.

²⁰ Pasal 2 ayat 3 PP Nomor 74 tahun 2015.

- d. Tarif pelayanan jasa curah kering di terminal curah kering
- e. Tarif pelayanan jasa kendaraan diterminal kendaraan (*car terminal*)
- f. Tarif pelayanan jasa bongkar muat barang diterminal terapung
- g. Tarif pelayanan jasa peti kemas di terminal daratan (*dry port*)
- h. Tarif pelayanan bongkar muat kendaraan dan barang secara Ro-Ro (*Roll-On Roll-Off*) diterminal Ro-Ro.

Selanjutnya Jasa Pemumpang adalah yang dimaksud dalam pasal 3 ayat 2 huruf c terdiri atas pas penumpang dan barang bawaan penumpang.

Selat Malaka memiliki kerawanan karena pada selat ini terdapat alur pelayaran SLOC (Sea Line of Communication) dan SLOT (Sea Line of Trade) tersempit di dunia, yaitu 1.5 Mil Laut, dan terdapat kedangkalan sekitar 25 meter. Di Selat Malaka tidak kurang dari 60 kecelakaan tabrakan kapal terjadi setiap tahunnya. Selain kejadian tabrakan kapal dan kandas, kecelakaan kapal lainnya sangat mungkin terjadi, seperti kebakaran dan karam. Selain bahaya kecelakaan navigasi, di Selat Malaka juga rawan terjadi perompakan (*armed sea robbery*), yaitu pencurian atau pembegalan yang dilakukan pada kapal yang berlayar melintasi Selat Malaka. Di samping kerawanan terhadap keamanan dan keselamatan yang dapat merugikan pelaku bisnis, terdapat banyak kerawanan lainnya yang merugikan negara seperti penyeludupan, imigran gelap, dan kejahatan lintas negara.²⁴

²⁴ TSNB Hutabarat, *et.al*, "Strategi Pemanduan Terpadu Untuk Mencapai Keseimbangan Ekonomi dan Keamanan di Selat Malaka dengan Pendekatan SSM", *Jurnal Aplikasi Manajemen dan*

Lebih lengkap seperti yang dikatakan oleh Oppenheim-Lauterpacht, pembajakan di laut adalah suatu perbuatan kekerasan atau penyerangan dengan melanggar hukum, yang dilakukan oleh suatu kapal partikelir (bukan kepunyaan suatu negara) di tempat-tempat samudera raya (*open sea*) terhadap suatu kapal lain dengan maksud untuk merampok, yaitu mencuri barang-barang dengan kekerasan (*animus furandil*).²⁵

Salah satu langkah yang di ambil oleh Pemerintah Indonesia dalam mencegah terjadinya kerawanan atau kejahatan yang terjadi di Selat Malaka yakni dengan melakukan penerapan jasa pelayaran di Selat Malaka sebagai selat yang digunakan sebagai pelayaran internasional, pada pasal 38 ayat 1 UNCLOS Tahun 1982 menyatakan bahwa:²⁶

"Dalam selat termasuk pada pasal 37, semua kapal dan pesawat udara mempunyai hak lintas transit, yang tidak dihalangi, kecuali bahwa apabila selat ini berada antara suatu pulau dan daratan utama negara yang berbatasan dengan selat, lintas transit tidak berlaku apabila pada sisi ke arah laut pulau itu terdapat suatu rute melalui laut lepas atau melalui zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya bertalian dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografis"

Dari penjelasan pasal di atas menetapkan bahwa untuk selat yang memenuhi ketentuan demikian, akan berlaku rezim pelayaran yang di sebut lintas transit (*transit passage*). Namun, apabila ada bagian dari selat yang letaknya lebih dekat ke daratan utama dan ada alur laut yang memisahkan daratan tersebut

Bisnis, Institut Pertanian Bogor, Vol.7 No.1, Januari 2021, hlm.16.

²⁵ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi... Op.Cit.hlm.32*

²⁶ Pasal 38 ayat 1 UNCLOS 1982

dengan suatu pulau dan dapat memberikan kenyamanan yang sama untuk pelayaran, pada jalur pelayaran demikian akan berlaku hak lintas damai. Baik untuk lintas transit maupun lintas damai, pada pasal 44 dan pasal 45 UNCLOS 1982.

1. Pasal 44 UNCLOS 1982, Yaitu:²⁷

“Negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh menghambat lintas transit dan harus mengumumkan dengan tepat setiap adanya bahaya bagi pelayaran atau penerbangan lintas di dalam atau di atas selat yang diketahuinya. Tidak boleh ada penangguhan lintas transit”.

2. Pasal 45 UNCLOS 1982, Yaitu :²⁸

“1. Rezim lintas damai menurut ketentuan bab II bagian 3, harus berlaku dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasional :

- (a). yang menurut ketentuan pasal 38 ayat 1, dikecualikan dari pelaksanaan rezim lintas transit; atau
- (b). antar bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan laut teritorial suatu negara asing.

2. Tidak boleh ada penangguhan lintas damai melalui selat demikian.”

Pada kedua pasal UNCLOS 1982 tersebut tidak memperkenankan adanya penangguhan atau gangguan dalam bentuk apapun dari negara-negara tepi selat tersebut. Sesuai dengan ketentuan pasal 37 UNCLOS 1982 Menyatakan bahwa:

“Bagian ini berlaku bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian suatu zona ekonomi eksklusif lainnya”

²⁷ Pasal 44 UNCLOS 1982

²⁸ Pasal 45 UNCLOS 1982

Selat Malaka termasuk kedalam jenis selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, dan merupakan jalur yang utama bagi lalu lintas ekonomi pelayaran internasional untuk kapal tanker, kapal dagang, dan bahkan kapal perang.²⁹ Menurut pasal 34 ayat 1 bahwa ketentuan hak lintas transit ini tidak mengurangi status hukum dari perairan yang merupakan selat dan hak negara tepi selat dalam melaksanakan kedaulatan dan yurisdiksi di atas perairan selat ruang udara di atasnya dan juga dasar laut dan tanah di bawahnya. Namun demikian, pelaksanaan kedaulatan dan yurisdiksi harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam bab III konvensi dan peraturan hukum internasional lainnya. Dari ketentuan tersebut pemerintah Indonesia dapat melakukan kedaulatan dan yurisdiksinya untuk dapat memaksimalkan potensi dan mengambil keuntungan di Selat Malaka, yakni dengan di terapikannya jasa pelayaran di Selat Malaka.

Sejalan dengan Teori *Freedom Of Navigation* atau kebebasan berlayar dari bapak *Hugo de Grotius* yang dimana Kebebasan yang diakui hanyalah kebebasan untuk lewat dengan disertai syarat-syarat yang diterapkan dalam Konvensi (pasal 39 UNCLOS), meliputi:³⁰

1. Keharusan untuk lewat dengan segera (*proceed without delay through or over the straits*);
2. Keharusan untuk tidak mengambil tindakan yang dapat merupakan ancaman atau mempergunakan kekerasan terhadap kedaulatan, integritas wilayah, atau kemerdekaan politik negara selat tersebut;
3. Keharusan untuk tidak melakukan tindakan-tindakan yang tidak ada hubungannya dengan keperluan untuk lewat secara terus-menerus dan secara cepat dengan cara-cara yang normal (*normal mode*); dan

²⁹ Dikdik Mohamad Sodik, “*Hukum Laut Internasional...*”, *Op.Cit*, hlm.35.

³⁰ Pasal 39 UNCLOS 1982

4. Keharusan untuk mematuhi ketentuan-ketentuan lainnya yang ditetapkan dalam Konvensi bagi kapal-kapal yang lewat atau kapal-kapal terbang yang sedang transit.

Freedom Of Navigation memberikan kebebasan pelayaran kepada kapal-kapal asing yang melewati Selat Malaka namun dilarang untuk mengambil pungutan dalam jenis apapun untuk kapal-kapal yang lewat tersebut, namun beda halnya jika kapal-kapal tersebut menggunakan jasa dari kita, apabila kita menawarkan jasa dan mereka menggunakan jasa pelayaran yang kita tawarkan, maka itu bukan termasuk kedalam pungutan atas kapal yang melintas, namun melainkan adalah sebagai bentuk pembayaran atas jasa yang diberikan.

Jasa pelayaran di Indonesia yang telah mendapat persetujuan resmi dari *International Maritime Organization* (IMO) adalah jasa pandu pelayaran. Pandu (*Maritime Pilot*) adalah pelaut yang memiliki keahlian di bidang nautika dan diberi kewenangan oleh pemerintah, yang berkemampuan untuk memberi saran dan informasi demi keselamatan bernavigasi di suatu perairan. Hal ini disebabkan karena pandu tersebut lebih mengenal pantai, kedangkalan, pelabuhan, dermaga, cuaca, arus, pasang surut, aturan kepulauan, batasan dan larangan tertentu di perairan tersebut. Dalam sistem transportasi laut internasional dikenal pandu wajib (*Compulsory Piloting*) dan pandu sukarela (*Voluntary Piloting*).³¹

Pandu wajib adalah kepanduan yang dilaksanakan di dalam area pelabuhan, mengingat kepadatan aktivitas lalu lintas laut di area pelabuhan yang akan sangat membahayakan bila kapal lepas dan sandar di pelabuhan tanpa adanya bantuan Pandu. Sedangkan kepanduan sukarela dilaksanakan pada alur yang secara kondisi hidrografi cenderung

akan membahayakan kapal, sehingga para nahkoda atau kapten kapal, walau tidak menjadi keharusan, dapat meminta bantuan pemanduan. Apabila dilihat dari kepadatan lalu lintas, bahaya navigasi dan kerawanan lainnya, pemberlakuan wajib pandu di Selat Malaka seharusnya sudah menjadi kebutuhan mendesak.³²

Dalam hal melaksanakan jasa pandu pelayaran di Selat Malaka, Kementerian Perhubungan (KEMENHUB) memberikan kewenangan atau menunjuk PT. Pelindo III untuk melaksanakan jasa pandu pelayaran dan kelola jasa pemanduan kapal di 3 selat perbatasan yakni Selat Malaka, Selat Philip, dan Selat Singapura. Penugasan atau kewenangan yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan ini nantinya akan diberikan ke anak usaha perseroannya yakni PT. Pelindo Marine Service.³³

Saat ini jasa pelayaran yang telah mendapat pengakuan dari *International Maritime Organization* (IMO) adalah jasa pandu pelayaran, yang mana jasa ini adalah jasa untuk memandu kapal-kapal asing yang melewati Selat Malaka untuk lewat di jalur-jalur yang aman dilalui dan terhindar dari *piracy* atau pembajakan. Jadi jasa pandu ini bukan hanya memberitahu alur pelayaran namun juga memberikan pengamanan bagi kapal-kapal yang menggunakan jasa ini. Pengakuan tentang jasa pandu pelayaran ini didapatkan setelah *International Maritime Organization* (IMO) mengeluarkan surat edaran Nomor SN.1/Circ.338 tentang Informasi Mengenai Ketersediaan Layanan Pemanduan Luar Biasa di Selat Malaka dan Singapura.

Berikut isi surat edaran yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) Nomor

³¹ TSNB Hutabarat, *et.al*, "Strategi Pemanduan Terpadu.....*Op.Cit*, hlm.16

³²*Ibid*

³³<https://www.google.com/amp/s/amp.kompas.com/money/read/2020/02/20/200000626/kemenhub-tunjuk-pelindo-iii-kelola-jasa-pemanduan-kapal-di-3-selat-perbatasan, diakses pada tanggal 11 Juni 2021>

**INFORMATION CONCERNING THE
AVAILABILITY OF VOLUNTARY PI-
LOTAGE SERVICES IN THE STRAITS
OF MALACCA AND
SINGAPORE**

1. Pursuant to paragraph 3 of section II (General provisions) of the amended Rules for vessels navigating through the Straits of Malacca and Singapore (SN/Circ.198, annex 1), as adopted by the Maritime Safety Committee, at its sixty-ninth session (11 to 20 May 1998), the Secretariat has been informed that voluntary pilotage services have been made available for use.
2. The information contained in the annex, concerning the availability of voluntary pilotage services in the Straits of Malacca and Singapore, provided by the Governments of Indonesia, Malaysia and Singapore, is brought to the attention of all Member States.
3. Member States are invited to bring this information to the attention of all concerned.

**ANNEX
AVAILABILITY OF VOLUNTARY PI-
LOTAGE SERVICES IN THE STRAITS
OF MALACCA AND SINGAPORE**

1. Reference is made to paragraph 3 of section II (General provisions) of the amended Rules for vessels navigating through the Straits of Malacca and Singapore (SN/Circ.198, annex 1), which states that: "All deep draught vessels and VLCCs navigating within the traffic separation schemes are recommended to use the pilotage service of the respective countries when they become available."
2. In September 2016, the 41st session of the Tripartite Technical Expert Group

³⁴<http://shippingregs.org/Portals/2/SecuredDocs/Circulars/SN.1-Circ.338.pdf?ver=2020-04-30-131049-220>, diakses pada tanggal 11 juni 2021.

on the Straits of Malacca and Singapore (TTEG 41) adopted Guidelines on voluntary pilotage services in the Straits of Malacca and Singapore (SOMS), which is accessible from the respective authorities' weblinks as below:

- 1.Indonesia:
<http://hubla.dephub.go.id/publikasi/Pages/IMO.aspx>
- 2.Malaysia:
<http://www.marine.gov.my/jlmv4/en/content/procedure/vps-soms>
3. Singapore:
<http://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-ofsingapore/services/voluntary-pilotage-services-in-the-straits-of-malaccaand-singapore>

The three littoral States hereby wish to inform the Organization and the international shipping community that as of 1 January 2019, voluntary pilotage services is available in the SOMS, provided by pilots certified by the respective authorities of the three littoral States in accordance with the above-mentioned Guidelines.

Secara ringkas resolusi tersebut menyatakan bahwa organisasi IMO telah menyetujui dan mendukung adanya jasa pandu pelayaran yang di adakan oleh ketiga negara *littoral states* dan bahwasannya telah diadopsi kedalam resolusi IMO. Dalam *annex* ini juga IMO menyarankan agar kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka agar disarankan menggunakan layanan pandu pelayaran dari masing-masing negara selat untuk keselamatan navigasi. Pedoman layanan jasa pandu pelayaran dapat diakses melalui *link* yang diberikan pada masing-masing negara selat. Dalam resolusi ini jasa pandu pelayaran sudah dapat digunakan mulai 1 januari 2019.

Sampai saat ini Indonesia telah melaksanakan Jasa Pelayaran yakni jasa pemanduan kapal di Selat Malaka, kini

pemerintah Indonesia mengelola jasa pemanduan kapal yang berlayar di Selat Malaka, dan pengelolaannya pada saat ini diserahkan kepada PT Pelabuhan Indonesia III (PT Pelindo III). Yang mana peresmian pelayanan jasa pemanduan Selat Malaka-Selat Singapura, dilakukan oleh Menteri Perhubungan RI yakni Budi Karya Sumadi pada Senin, 10 April 2017. Yang mana diakui pelayanan ini dibuka setelah Indonesia mendapatkan hak pengelolaan pemanduan kapal di kawasan Selat Malaka, dimana Indonesia selama ini belum pernah mengelola jasa pandu di selat tersebut.³⁵

Sedangkan untuk pemanduan sendiri di Indonesia terdiri atas dua jenis, yakni perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.³⁶ Yang dimaksud dengan perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran kotor tertentu. Sedangkan yang dimaksud dengan perairan pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan. Penggunaan fasilitas pemanduan kapal dapat diberikan atas permintaan nakhoda atau pemimpin kapal. Penetapan perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa bertitik tolak pada kondisi perairan yang bersangkutan yang dinilai berdasarkan pada kriteria atau aspek yang dapat mempengaruhi keselamatan pelayaran, berupa kondisi cuaca, kondisi arus, rintangan alam lainnya, dan kondisi kepadatan lalu-lintas kapal yang menuju suatu daerah pelabuhan.

Saat ini penerapan Jasa Pelayaran secara umum di Indonesia kurang maksimal dalam penerapannya, karena masih banyak pelabuhan yang berada di sepanjang Selat Malaka masih

belum menyediakan jasa pelayaran contohnya seperti jasa kepil, jasa labuh dan jasa tambat yang mana masih minim digunakan oleh kapal-kapal asing karena berbagai kendala yakni seperti susahnya kapal-kapal raksasa yang ingin singgah di pelabuhan Indonesia karena kedalaman air yang tidak memadai dan biaya yang cenderung lebih mahal jika dibandingkan dengan Singapura yang menyediakan fasilitas pelabuhan lebih lengkap. Hal inilah yang menjadi acuan bagi pemerintah Indonesia untuk mengatasi masalah ini. Diharapkan kedepannya lebih memperhatikan segala kemungkinan untuk memanfaatkan potensi yang ada. Namun untuk jasa pandu pelayaran, hal ini sudah terbilang bagus yang dimana sudah mendapat persetujuan dari *International Maritime Organization* kepada ketiga negara *littoral state* yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk menjalankan jasa pelayaran ini.

B. Jasa Pelayaran Yang dapat ditawarkan Untuk Kedepannya Oleh Negara Indonesia

1. Bentuk-Bentuk Pelayaran di Indonesia dan Pengaturannya

Pelayaran merupakan istilah yang sekarang lazim digunakan hanya untuk alat transportasi niaga atau dagang atau penumpang melalui perairan, baik perairan pedalaman atau sungai maupun laut. Jadi dikecualikan dari alat transportasi yang digunakan oleh tentara nasional Indonesia, meskipun medan atau tempat yang digunakan sama. Peraturan perundang-undangan yang digunakan untuk mengatur pelayaran di Indonesia semula didasarkan pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1969, baru setelah 23 tahun keluar Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.

Pelayaran di Indonesia menurut peraturan pemerintah tersebut

³⁵ <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3469932/indonesia-resmi-kelola-jasa-pemanduan-kapal-di-selat-malaka>, diakses pada tanggal 13 Juni 2021

³⁶ Pasal 16 ayat (1)

dikelompokkan menjadi :³⁷

- 1). Pelayaran dalam negeri :
 - 1) Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran antar pulau antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan;
 - 2) Pelayaran Lokal, yaitu bertugas menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri, dengan menggunakan kapal-kapal di bawah tonnase 175 BRT;
 - 3) Pelayaran Rakyat, adalah pelayaran nusantara dengan menggunakan perahu layar tradisional;
 - 4) Pelayaran Pedalaman, terusan, sungai;
 - 5) Pelayaran Penundaan, adalah pelayaran nusantara dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh kapal-kapal tunda (*tugboat*).
- 2). Pelayaran Luar Negeri :
 - a) Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran kepelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak lebih dari 3000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia (tanpa memandang jurusan);
 - b) Pelayaran Samudera, adalah pelayaran dari dan kelaur negeri yang bukan pelayaran samudera dekat.
- 3). Pelayaran Khusus :

Merupakan pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus, misalnya minyak bumi, batu-bara, bijih besi, bijih nikel, timah, bauksit, kayu log, dan barang yang bersifat curah (*bulk*) lainnya.

Jenis atau pengelompokan pelayaran diatas mengalami sedikit perubahan dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992. Dalam pasal 73 sampai pasal 85 undang-undang menyebutkan macam-macam pelayaran yang dapat diselenggarakan, yaitu :

1. Pelayaran dalam negeri.
2. Pelayaran luar negeri.
3. Pelayaran rakyat.
4. Pelayaran Sungai, Danau, dan penyebrangan.
5. Pelayaran untuk angkutan penyandang cacat.
6. Pelayaran perintis.
7. Pelayaran untuk barang khusus dan barang yang berbahaya.

2. Bentuk Jasa Pelayaran Yang dapat Ditawarkan

Berbicara tentang bentuk jasa yang dapat ditawarkan oleh pemerintah Indonesia di Selat malaka, sebelumnya telah ada ketentuan dari pemerintah di dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor 72 Tahun 2017 yang menjelaskan ada 3 bentuk atau jenis Jasa Pelayaran yakni Jasa Kapal, Jasa Barang dan Jasa Penumpang yang masing-masing terbagi lagi menjadi beberapa jenis, seperti jasa kapal terdiri atas jasa labuh, jasa pemanduan, jasa penundaan, jasa tambat, jasa alur pelayaran dan jasa kepil (*mooring services*). Jasa Barang terdiri atas jasa barang umum di terminal serbaguna (*multi purpose terminal*), jasa peti kemas diterminal peti kemas, jasa barang curah kering di terminal curah kering, jasa barang curah cair/gas di terminal curah cair/gas, jasa kendaraan di terminal kendaraan, jasa bongkar muat barang di terminal terapung, jasa peti kemas di terminal daratan (*dry port*) dan jasa bongkar muat kendaraan dan barang secara Ro-Ro (*Roll-On Roll-Off*), di terminal Ro-Ro. Sedangkan jasa penumpang adalah terdiri atas pas penumpang dan barang bawaan

³⁷Djoko Trianto, *Bekerja Di Kapal*, Penerbit CV Mandar Maju, hlm.4-5.

penumpang.³⁸

Selain jasa pandu tersebut penulis menawarkan untuk menerapkan jasa lain agar supaya kedepannya fasilitas di pelabuhan kita menjadi semakin lengkap dan dapat digunakan oleh kapal-kapal yang melintas untuk mempermudah menggunakan jasa pelayaran di Indonesia. Jasa lain tersebut diantaranya ada jasa penukaran uang yang dimana pada dasarnya kapal-kapal asing yang lewat adalah kapal dari berbagai negara, apabila kapal tersebut memakai fasilitas di pelabuhan Indonesia dapat dipastikan pasti menggunakan uang, sedangkan mata uang dari negara bendera kapal pasti berbeda-beda, walaupun sudah ada sistem otomatis seperti *e-payment* atau sistem pembayaran yang menggunakan fasilitas internet sebagai sarana perantara, atau pembayaran elektronik yang memungkinkan penggunanya melakukan transaksi melalui media elektronik tanpa harus menggunakan cek ataupun uang tunai, namun tetap saja juga diperlukan fasilitas penukaran uang tunai walaupun kapal-kapal asing yang melintas dapat menggunakan *e-payment* tersebut namun atas dasar efisiensi dan kenyamanan seharusnya tempat penukaran uang ini juga disediakan di pelabuhan-pelabuhan.

Lalu jasa lain selanjutnya yang dapat ditawarkan adalah jasa pembersihan kapal dan jasa perbaikan kapal, yang mana apabila ada kapal-kapal barang atau kapal penumpang yang melewati selat malaka mengalami kerusakan atau butuh perbaikan dan butuh pembersihan hal tersebut diharapkan juga dapat dilakukan di pelabuhan Indonesia. Perbaikan kapal termasuk pekerjaan perbaikan lambung dan mesin, pemotongan, pengelasan, pemasangan, modifikasi, pembangunan kembali, dan pembongkaran. Lalu juga mengingat banyaknya kapal-kapal yang mengangkut barang-barang menggunakan peti kemas

perlu untuk melakukan rutinitas pembersihan yang mana nantinya akan berdampak kepada kepuasan penerima barang apabila kondisi barang dalam keadaan yang baik dan bersih. Sedangkan pembersihan kapal penumpang juga diperlukan untuk kenyamanan dari penumpang itu sendiri yang hal tersebut nantinya diharapkan dapat ditawarkan di pelabuhan-pelabuhan Indonesia khususnya pelabuhan yang digunakan untuk pelayaran Internasional yakni Selat Malaka.

Selain itu, ada jasa lain yang juga dapat ditawarkan antara lain Jasa Bunkering Marine Fuel Oil (MFO) = Jasa Penjualan bahan bakar, yang dimana menawarkan penjualan bahan bakar bagi kapal-kapal yang melewati Selat Malaka, lalu Jasa Parkir juga menjadi sangat direkomendasi seperti yang dilakukan oleh negara Singapura, kemudian mungkin dapat di tawarkan Jasa Refleksi, yakni jasa yang menawarkan pemulihan kebugaran bagi orang-orang yang pada saat melakukan jasa pandu, selagi petugas pandu memandu mereka melintasi perairan Selat Malaka, orang-orang tersebut dapat menyewa jasa refleksi untuk contohnya jasa pijat untuk kebugaran tubuh selagi petugas pandu memandu kapal mereka. Dan yang terakhir adalah Jasa Pengelolaan limbah atau jasa tempat penampungan Limbah, jasa ini juga diharapkan dapat dilakukan mengingat tidak jarang kapal-kapal yang lewat membuang limbah dengan sengaja di Indonesia, mengapa kita tidak menyediakan saja jasa untuk hal itu, dengan demikian dapat mencegah tercemarnya perairan kita dan sekaligus kita bisa memperoleh keuntungan dari hal tersebut.

III. KESIMPULAN

Jasa Pandu Pelayaran adalah jasa pengurusan transportasi laut yang berkaitan dengan jasa angkutan laut, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang. Jasa pelayaran di

³⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan.

Indonesia yang saat ini telah ada yakni Jasa Kepelabuhanan, Jasa Kapal, Jasa Barang dan Jasa penumpang. Namun saat ini yang dilihat dari implementasi atau penerapannya salah satu Jasa Kapal yakni Jasa Pemanduan lebih sering digunakan oleh kapal-kapal asing yang melintasi Selat Malaka. Tugasnya yakni membantu memandu kapal untuk melintas di Selat Malaka agar terhindar dari tempat-tempat berbahaya seperti lautan yang dangkal atau lebih parahnya terjadi tubrukan kapal dan penyerangan dari perompak-perompak yang rawan di Selat Malaka. Karena itulah tugas dari Jasa pandu ini adalah untuk menghindari dari hal-hal demikian.

Sementara sangat disayangkan jasa-jasa yang lain masih minim sekali digunakan karena kapal-kapal jarang singgah di pelabuhan Indonesia, akibatnya jasa yang ditawarkan juga tidak maksimal diterapkan. Karena dilihat banyak pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sepanjang perairan Selat Malaka masih belum mengembangkan usaha jasa pelayaran yang lebih ingin digunakan oleh kapal-kapal asing yang lewat, maka penulis menyarankan kedepannya jasa pelayaran yang dapat ditawarkan oleh Indonesia yang memungkinkan untuk di laksanakan diantaranya yakni ada jasa perbaikan dan pembersihan kapal, jasa refleksi, jasa tempat pembuangan limbah kapal, jasa penjualan bahan bakar, dan jasa parkir seperti yang dilakukan oleh negara Singapura.

DAFTAR PUSTAKA

- Awani Irewati, 2011, "Dinamika Perbatasan Wilayah Laut di Selat Malaka-Singapura", *Jurnal Penelitian Politik*, Vol.8 No.2.
- Dhiana Puspitawati, 2019, *et.al*, *Hukum Maritim*, Universitas Brawijaya Press, Malang.
- Dikdik Mohamad Sodik, 2011, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya Di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung.
- Djoko Trianto, *Bekerja Di Kapal*, Penerbit CV Mandar Maju.
- Fella Defilla, 2016, "Reklamasi Singapura Terhadap Kedaulatan Wilayah Republik Indonesia Berdasarkan Hukum Laut Internasional", *Jurnal Online Mahasiswa*, Fakultas Hukum Universitas Riau, Volume III Nomor 1 Februari.
- Hamzah Ahmad, 1997, *The Straits of Malacca International Cooperation In Trade Funding and Navigational Safety*, Selangor, Pelanduk Publication.
- John Norton Moore, THE REGIME OF STRAITS AND THE THIRD UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE LAW OF THE SEA, Hein Online, University of Virginia Law Library, Volume 74.
- Khaidar Anwar, 2015, *Hukum Laut Internasional Dalam Perkembangan*, Justice Publisher, Lampung.
- M. Saeri, 2013, "Karakteristik dan Permasalahan di Selat Malaka", *Jurnal Transnasional*, Volume 4 Nomor 2 Februari.
- Maria Maya Lestari, 2017, "STUDY OF THE RIGHT OF FOREIGN SHIP AGAINST STATE SOVEREIGNTY (CASE STUDY INDONESIA)", *Indonesian Journal of International Law*, Faculty of Law, Riau University, Indonesia, Vol. 14 No. 4, pp. 497-5 doi: 10.17304/ijil.vol14.4.704.
- Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, 2012, "The Application of Transit Passage Regime in Straits Used for International Navigation: A Study of the Straits of Malacca and Singapore", Artikel pada jurnal *Asian Politics and Policy*, Faculty of Syariah and Law Universiti Sains Islam Malaysia, Volume 4, Number 4, 8 Oktober.
- Muhammad Nasir, 2013, "*Lintas Transit di Selat Malaka*", CV. BieNa Edukasi, Lhokseumawe.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan.
- Pulung Widhi Hari Hananto, 2013, "Current Developments of Legal Instruments to Prevent and Control of Pollution In The Straits of Malacca", *Administrative Law & Governance Journal*, Faculty of Law, Diponegoro University, Volume 2 Issue 4, November.
- Suharyono Kartawijaya, 2015, "Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Indonesia dan Penegakan Hukumnya", *Naskah Publikasi Jurnal*, Magister Ilmu Hukum Universitas Brawijaya Malang.
- TSNB Hutabarat, 2021, *et.al*, "Strategi Pemanduan Terpadu Untuk Mencapai Kesetimbangan Ekonomi dan Keamanan di Selat Malaka dengan Pendekatan SSM", *Jurnal Aplikasi Manajemen dan Bisnis*, Institut Pertanian Bogor, Vol.7 No.1, Januari.
- W. Michael Reisman, "THE REGIME OF STRAITS AND NATIONAL SECURITY: AN APPRAISAL OF INTERNATIONAL LAWMAK-

ING”, THE AMERICAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW, HeinOnline, Volume 74.

Wirjono Prodjodikoro, 1984, “*Hukum Laut Bagi Indonesia*”, Sumur Bandung, Jakarta.

Yulia A. Hasan, 2020, *Hukum Laut: Konservasi Sumber Daya Ikan Di Indonesia*, Prenada Media Group, Jakarta Timur.

<http://shippingregs.org/Portals/2/SecuredDoc/Circulars/SN.1-Circ.338.pdf?ver=2020-04-30-131049-220>, diakses pada tanggal 11 juni 2021.

<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3469932/indonesia-resmi-kelola-jasa-pemanduan-kapal-di-selat-malaka>, diakses pada tanggal 13 Juni 2021

<https://www.google.com/amp/s/amp.kompas.com/money/read/2020/02/20/200000626/kemenhub-tunjuk-pelindo-iii-kelola-jasa-pemanduan-kapal-di-3-selat-perbatasan>, diakses pada tanggal 11 Juni 2021

<https://www.google.com/amp/s/m.bisnis.com/amp/read/20190722/98/1127029/banyak-yang-buang-limbah-di-selat-malaka-kapal-wajib-aktifkan-ais>, diakses pada tanggal 17 Agustus 2021.