

TINJAUAN HUKUM TERHADAP PEMANDUAN KAPAL DI SELAT MALAKA DAN SELAT SINGAPURA UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN

Yoshua P.S.I Anthonie, Aartje Tehupeiori, Wiwik Sri Widiarty

Universitas Kristen Indonesia, Indonesia

* Email untuk Korespondensi: yohzz.ancol28@gmail.com

ABSTRAK

Kata kunci:

perlindungan hukum,
keselamatan maritim,
keamanan selat malaka,
ekonomi maritim,
kerjasama
internasional.

Keywords:

legal protection,
maritime safety,
Malacca Strait
security, maritime
economy, international
cooperation.

Penelitian ini membahas perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura, dengan fokus pada aspek keamanan, ekonomi maritim, dan lingkungan laut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan menjelaskan pengaturan pemanduan kapal untuk keselamatan pelayaran berdasarkan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Metode penelitian yang diterapkan dalam penelitian hukum ini adalah kajian metode penelitian yuridis normative. Hasil menunjukkan dalam hal keamanan, mekanisme seperti Malacca Strait Security Patrol (MSSP) dan Eyes in The Sky (EiS) telah efektif mengurangi pembajakan melalui patroli terkoordinasi dan pertukaran informasi antara negara-negara pantai. Untuk ekonomi maritim, meskipun Selat Malaka berpotensi menghasilkan pendapatan besar dari jasa pandu dan penjualan bahan bakar, keuntungan ini lebih banyak dinikmati oleh Singapura dan Malaysia. Indonesia telah mengeluarkan peraturan untuk meningkatkan pendapatan dari jasa pandu, namun implementasinya masih perlu ditingkatkan. Pada aspek lingkungan, kemacetan dan tingginya lalu lintas kapal di Selat Malaka menimbulkan risiko kecelakaan dan pencemaran laut, yang mendorong kerjasama internasional untuk menjaga ekosistem. Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa regulasi nasional dan internasional perlu diintegrasikan lebih baik untuk memastikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka dan Selat Singapura.

This study discusses legal protection for safety and security in the Strait of Malacca and the Strait of Singapore, with a focus on aspects of security, maritime economy, and marine environment. This study aims to analyze and explain the regulation of ship guidance for shipping safety based on Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. The research method applied in this legal research is a study of normative juridical research methods. The results show that in terms of security, mechanisms such as the Malacca Strait Security Patrol (MSSP) and Eyes in The Sky (EiS) have been effective in reducing piracy through coordinated patrols and information exchange between coastal states. For the maritime economy, although the Strait of Malacca has the potential to generate large revenues from guided services and fuel sales, these benefits are more widely enjoyed by Singapore and Malaysia. Indonesia has issued regulations to increase revenue from guide services, but its implementation still needs to be improved. On the environmental aspect, congestion and high ship traffic in the Strait of Malacca pose a risk of accidents and marine pollution, which encourages international cooperation to protect the ecosystem. The conclusion of this study shows that national and international regulations need to be better integrated to ensure shipping safety and environmental protection in the Straits of Malacca and the Strait of Singapore.

Ini adalah artikel akses terbuka di bawah lisensi [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.

PENDAHULUAN

Hukum merupakan hal penting bagi setiap negara maupun masyarakat guna memberikan tatanan hidup yang lebih baik. Menurut E. Utrecht Hukum adalah himpunan petunjuk hidup (perintah atau larangan) yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat yang seharusnya ditaati oleh anggota masyarakat dan jika dilanggar dapat menimbulkan tindakan dari pihak pemerintah dari masyarakat itu (Muhtadin, 2022).

Menurut Immanuel Kant Hukum adalah keseluruhan syarat berkehendak bebas dari orang untuk dapat menyesuaikan diri dengan kehendak bebas dari orang lain, dengan mengikuti peraturan tentang kemerdekaan (Isnantiana, 2019). Sedangkan menurut Thomas Hobbes yang dimaksud Hukum adalah perintah-perintah dari orang yang memiliki kekuasaan untuk memerintah dan memaksakan perintahnya kepada orang lain (Borman, 2019). Dari beberapa pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa hukum merupakan suatu peraturan yang mengikat setiap orang yang menjalankannya atau tunduk didalam hukum tersebut jika dilanggar akan dikenakan sanksi.

Dalam hukum, terdapat subjek hukum yang dapat dibebankan hak dan kewajiban, atau sesuatu yang menurut hukum dapat memiliki hak dan kewajiban. Hak dan kewajiban ini memungkinkan subjek hukum untuk melakukan hubungan hukum atau bertindak berdasarkan kewenangan hukumnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Menurut hukum, terdapat dua jenis subjek hukum, yaitu manusia dan badan hukum. Pertama, manusia (person) dalam konteks hukum adalah pembawa hak dan kewajiban. Seseorang dianggap sebagai subjek hukum sejak dilahirkan hingga meninggal dunia. Kedua, badan hukum (rechtspersoon) juga merupakan subjek hukum. Selain manusia, badan atau perkumpulan dapat memiliki hak dan melakukan perbuatan hukum seperti halnya manusia. Badan hukum ini memiliki harta kekayaan sendiri, berpartisipasi dalam urusan hukum, serta dapat menggugat atau digugat di pengadilan melalui pengurusnya. Namun, tidak semua jenis perkumpulan dapat disebut sebagai badan hukum. Sebuah perkumpulan hanya dapat disebut sebagai badan hukum jika dibentuk sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku (Nurhayati, 2020).

Laut merupakan kumpulan air asin yang sangat banyak dan luas di permukaan bumi, yang berperan sebagai pemisah atau penghubung antar benua dan pulau. Laut memiliki peran yang sangat penting bagi kehidupan, di antaranya sebagai sumber makanan bagi umat manusia, sumber kekayaan alam, sarana kepelabuhanan, dan tempat untuk melakukan penelitian ilmiah kelautan. Selain itu, laut juga berfungsi sebagai sarana untuk membuang limbah, jalur lalu lintas kapal dan transportasi, termasuk sebagai jalan raya perdagangan. Tidak hanya itu, laut juga menjadi lokasi pertempuran dan strategi militer, serta berperan sebagai pemisah sekaligus pemersatu bangsa-bangsa (I Gede, 2018).

Internasional berarti (*inter-nation*) artinya antar bangsa atau antara negara. Hukum laut Internasional adalah kumpulan aturan yang mengatur tentang wilayah atau bagian laut antara bangsa atau negara yang dibuat oleh yang berwenang untuk itu, dan bila dilanggar ada sanksinya. Adapun yang menjadi subjek dari hukum internasional bukan lagi antara individu yang satu dengan individu lainnya (*person*) melainkan sudah melibatkan antar negara-negara yang bersangkutan.

Perairan Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu kawasan terpenting jalur laut di Kawasan Asia Tenggara. Kawasan sepanjang 550 mil laut ini merupakan salah satu jalur laut sempit namun banyak dilalui ribuan kapal dari berbagai negara setiap tahunnya. Posisi Selat Malaka yang begitu strategis menjadikan selat malaka sebagai jalur pelayaran internasional yang sangat penting bagi masyarakat internasional karena berfungsi sebagai koridor penghubung antara dua Samudera yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik dimana Selat Malaka menjadi rute singkat perjalanan kapal-kapal yang hendak ke kawasan Asia (Affandi & Nrangwesti, 2023).

Melihat padatnya kondisi jalur pelayaran di selat tersebut tentunya juga rawan terhadap kecelakaan di laut. Kondisi ini menjadikan pemanduan di wilayah Selat Malaka dan Selat Singapura menjadi sangat penting terutama dalam menjamin keselamatan pelayaran bagi kapal-kapal yang berlayar. "Begitu pentingnya keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan singapura, pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura dibahas khusus oleh tiga negara, Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam forum *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) yang diselenggarakan tiap tahun," ungkap Direktur Jenderal Perhubungan Laut, A. Tonny Budiono.

Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, pelabuhan, dan lingkungan maritim berdasarkan Pasal 1 ayat (32) Undang-Undang Nomor.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jika melihat pasal 1 ayat (48) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran telah dijelaskan apa yang dimaksud dengan pemanduan, yakni kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Selat malaka memiliki potensi bisnis yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran, yaitu melalui jasa pemanduan. Keselamatan pelayaran di lingkungan perairan selat malaka tentunya haruslah diberikan

pemanduan yang tepat agar tidak terjadinya kecelakaan di jalur sempit tersebut yang dipastikan dapat mengganggu jalur pelayaran dunia. Akibatnya akan banyak barang yang dikirim ke berbagai negara terlambat karena harus melewati jalur lain yang lebih panjang dan mengakibatkan kerugian pemilik kapal akan semakin banyak karena biaya operasional juga ikut membesar.

Sebagai salah satu jalur pelayaran dunia selat malaka tetap harus terjaga keamaanan keselamatannya jangan sampai rusak dan merugikan dunia pelayaran untuk itu diperlukan tinjauan hukum yang dapat mengatasi permasalahan yang kemungkinan akan terjadi di selat malaka dan selat singapura dengan banyaknya angkutan kapal laut yang melewatinya sehingga para pemandu kapal dapat terjamin keselamatannya sebagaimana yang tertuang dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Penelitian sebelumnya oleh Agus Prasetyo pada tahun 2021, memiliki persamaan dengan penelitian yang dilakukan terletak pada Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal. Sementara perbedaan dari kedua penelitian ini terletak pada bagaimana pengaturan pemanduan kapal untuk keselamatan pelayaran berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan bagaimana Perlindungan hukum terhadap pemanduan kapal di selat malaka dan selat singapura.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan menjelaskan pengaturan pemanduan kapal untuk keselamatan pelayaran berdasarkan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, serta untuk menganalisis dan menjelaskan perlindungan hukum terhadap pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.

METODE

Metode penelitian yang diterapkan dalam penelitian hukum ini adalah kajian metode penelitian yuridis normatif, yang mengacu pada substansi peraturan perundang-undangan, buku, jurnal, makalah, serta yurisprudensi lainnya. Penelitian ini menggunakan tipe penelitian hukum yuridis normatif dengan menggunakan bahan data primer sebagai data pendukung untuk mengkaji rumusan masalahnya. Peter Mahmud Marzuki menggambarkan penelitian hukum normatif sebagai proses untuk menemukan aturan, prinsip, dan teori hukum untuk menyelesaikan masalah hukum. Penelitian ini menggunakan berbagai data sekunder, seperti peraturan perundang-undangan, keputusan pengadilan, teori hukum, dan pendapat para sarjana melalui studi dokumen.

Pendekatan penelitian ini diterapkan dengan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*concept approach*). Jenis data dalam penelitian ini adalah data sekunder, yang lebih fokus pada konsepsi, asas, dan kaidah hukum. Penelitian ini tidak hanya mempelajari peraturan yang berlaku, tetapi juga aspek internal dari hukum positif. Bahan hukum yang digunakan terdiri atas tiga jenis, yaitu sumber hukum primer yang sifatnya mengikat seperti peraturan perundang-undangan, sumber hukum sekunder yang meliputi buku, jurnal, doktrin, kasus-kasus, yurisprudensi, dan hasil simposium terbaru yang berkaitan dengan masalah penelitian, serta sumber hukum tersier yang memberikan informasi tentang hukum primer dan sekunder seperti kamus bahasa hukum, ensiklopedia, majalah, media massa, dan internet.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) yang melibatkan buku-buku terkait dengan objek penelitian guna mendapatkan landasan teoritis dan konsep. Penelitian deskriptif analitis bertujuan untuk menjelaskan atau menggambarkan hambatan pelaksanaan regulasi dan pembentukan regulasi importasi hasil perikanan terhadap kemudahan investasi berusaha berdasarkan undang-undang yang relevan. Peraturan perundang-undangan dan bahan pustaka diulas secara deskriptif dan digunakan sebagai metode analisis kualitatif dalam penelitian ini. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian hukum normatif meliputi analisis normatif kualitatif, analisis perspektif, dan analisis deskriptif kualitatif, yang semuanya menggunakan logika deduktif untuk menganalisis data berdasarkan pengertian hukum, norma hukum, teori-teori hukum, dan doktrin yang terkait dengan pokok permasalahan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pemanduan Kapal di selat Malaka dan Selat Singapura

Di perairan pedalaman, negara pantai umumnya memiliki kedaulatan mutlak, yang berarti mereka memiliki kontrol penuh atas wilayah tersebut, termasuk regulasi terhadap kapal-kapal asing yang ingin melewati wilayah tersebut. Di bagian-bagian laut yang merupakan selat yang digunakan untuk

pelayaran internasional, seperti Selat Malaka dan Selat Singapura, prinsip hak lewat transit biasanya berlaku. Ini berarti kapal-kapal asing memiliki hak untuk melewati perairan tersebut secara bebas, asalkan mereka tidak mengganggu ketertiban umum di wilayah tersebut. Konsep ini berbeda dengan hak innocent passage di bawah Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS), yang memberikan kapal asing hak untuk melewati laut teritorial negara pantai selama mereka tidak membahayakan keamanan nasional atau melakukan aktivitas yang tidak bersahabat.

Sektor maritim nasional memang penting untuk pertahanan dan keamanan suatu negara, dan prioritas utama dalam strategi pertahanan nasional biasanya mencakup perlindungan dan pengelolaan sumber daya maritim serta memastikan keamanan jalur pelayaran yang vital bagi perdagangan internasional

Keamanan maritim adalah salah satu isu keamanan kawasan regional yang menonjol karena merupakan urat nadi utama interaksi ekonomi global yang mempengaruhi kehidupan banyak negara (Hikam & Praditya, 2015). Keamanan maritim memang penting dalam konteks pertahanan suatu negara, terutama dalam menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim. Ini mencakup pengamanan perairan, pencegahan kejahatan laut seperti pencurian, perompakan, atau perdagangan ilegal, serta perlindungan terhadap sumber daya alam di laut. Visi untuk membangun kekuatan pertahanan maritim seperti yang diutarakan oleh Presiden Jokowi adalah langkah penting dalam memperkuat kedaulatan negara di wilayah laut. Hal ini juga melibatkan kerjasama internasional dan pengembangan kebijakan yang efektif untuk menjaga stabilitas dan keamanan di perairan nasional dan regional. Meningkatnya ancaman keamanan maritim seperti aksi perompakan, penyelundupan, perdagangan manusia, imigran gelap narkoba dan pencurian ikan serta ada juga ancaman terhadap navigasi dan pencemaran lingkungan menjadi perhatian pembangunan kapasitas pertahanan laut nasional (Kuncoro, 2015).

Selat Malaka dan Selat Singapura memang merupakan jalur strategis yang sangat penting dalam perdagangan internasional dan keamanan maritim global. Kedua selat ini tidak hanya menghubungkan Samudera Hindia dengan Laut China Selatan, tetapi juga merupakan jalur utama bagi lalu lintas kapal-kapal yang mengangkut barang dari Timur Tengah, Eropa, dan Afrika ke kawasan Asia Timur dan sebaliknya.

Keuntungan strategis dari kedua selat ini tidak hanya terbatas pada aspek ekonomi, tetapi juga mencakup keamanan energi dan strategi militer bagi negara-negara besar yang Anda sebutkan. Hal ini karena kontrol terhadap jalur ini dapat mempengaruhi aliran perdagangan global dan keamanan energi di kawasan Asia-Pasifik. Dalam konteks hukum internasional, keamanan jalur perairan internasional seperti Selat Malaka dan Selat Singapura diatur oleh berbagai perjanjian internasional, termasuk Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS). UNCLOS memberikan kerangka hukum yang mengatur hak dan kewajiban negara-negara dalam penggunaan dan keamanan jalur-jalur perairan internasional seperti selat-selat tersebut.

Posisi Selat Malaka dan Selat Singapura termasuk jalur perdagangan internasional, SLOT (*Sea Lanes of Trade*) dan SLOC (*Sea Lanes of Communication*) terpadat untuk perdagangan dan jalur minyak dunia jika dibandingkan dengan selat-selat lainnya (Wahyulianto et al., 2019).

Adapun juga Pertemuan tahunan antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan negara-negara pengguna seperti Jepang, China, Amerika Serikat, Australia, serta anggota lain IMO melalui forum TTEG sangat penting untuk menangani ancaman keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura, pertemuan ini bertujuan Memastikan bahwa navigasi di Selat Malaka dan Selat Singapura aman dan terlindungi dari ancaman seperti kecelakaan kapal, pelanggaran peraturan navigasi, dan faktor-faktor lain yang dapat membahayakan keselamatan kapal dan awaknya.

Menjaga kelestarian lingkungan laut di area selat, termasuk mengurangi risiko polusi laut dan kerusakan lingkungan akibat aktivitas pelayaran dan industri maritim. Melindungi selat dari ancaman keamanan seperti kejahatan lintas batas, perompakan, dan aktivitas ilegal lainnya yang dapat mengganggu kestabilan dan keamanan regional. Forum TTEG memainkan peran penting dalam mempromosikan kerjasama internasional dan koordinasi antara negara-negara terkait untuk menghadapi tantangan ini secara efektif.

Forum TTEG ke-41 yang diadakan pada tanggal 28 dan 29 September 2016 di Ryal Ambaruko Hotel, Yogyakarta, Indonesia, menghasilkan aturan dan keputusan yang bertujuan untuk meningkatkan pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura. Aturan tersebut dirancang untuk memaksimalkan efisiensi dan keamanan pengiriman kapal di kawasan tersebut. Tiga negara pesisir, melalui forum TTEG, setuju untuk mengadakan pemanduan kapal di Selat Malaka sebagai langkah untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi dalam navigasi laut di daerah strategis ini. Tiga *Littoral State* sepakat menetapkan pedoman

pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura (*guidelines to implement the voluntary pilotage services in the straits of Malacca and Singapore*).

Berdasarkan hasil TTEG ke-41 tersebut, Pemerintah beroperasi, sehingga pemilik kapal tanker VLCC atau perusahaan pelayaran internasional yang beroperasi masih belum mengenal baik layanan pemanduan dari Indonesia. Mereka cenderung menggunakan layanan pemanduan dari negara lain. Oleh karena itu, penting untuk mensosialisasikan kepada seluruh pemilik kapal dan perusahaan di Indonesia mengenai Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. Hk.103/2/4/ DJPL-17 tanggal 27 Maret 2017 tentang Sistem dan prosedur pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal pada Perairan pandu luar biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura. Peraturan ini bertujuan untuk memastikan bahwa proses pemanduan di wilayah tersebut berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan dan meningkatkan pemahaman serta keterlibatan pemangku kepentingan lokal dalam penyediaan layanan pemanduan kapal. Serta menunjuk salah satu perusahaan Operator Pemanduan yaitu PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) / Pelindo I untuk melaksanakan Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Dalam konteks hukum internasional, dampak globalisasi terhadap arus perdagangan di Selat Malaka dan Selat Singapura memunculkan beberapa isu hukum yang kompleks, terutama terkait keamanan maritim dan perlindungan lingkungan. Dengan banyaknya kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura setiap hari, masalah keamanan maritim menjadi sangat signifikan. Ini termasuk ancaman dari perompak, teroris, dan kejahatan lintas batas lainnya. Hukum internasional seperti Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) mengatur hak dan kewajiban negara-negara terkait keamanan maritim di perairan internasional (Kusumawardhana, 2023).

Arus lalu lintas yang padat juga meningkatkan risiko pencemaran lingkungan laut, baik melalui kecelakaan kapal maupun pembuangan limbah. UNCLOS dan peraturan internasional lainnya mengatur tanggung jawab negara-negara untuk melindungi lingkungan maritim dan menanggulangi dampak negatifnya. Meskipun Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan jalur internasional, negara-negara pesisir seperti Indonesia memiliki kewenangan untuk mengambil langkah-langkah keamanan di wilayah perairan mereka sendiri. Ini termasuk penegakan hukum terhadap kejahatan maritim dan perlindungan sumber daya alam.

Dalam menghadapi tantangan keamanan maritim dan lingkungan, kerja sama antarnegara dan lembaga internasional sangat penting. Ini termasuk pertukaran informasi, patroli bersama, dan pengembangan kapasitas untuk meningkatkan pengelolaan dan keamanan perairan tersebut.

Selat Malaka dan Selat Singapura memegang peranan penting dalam konteks global, terutama dalam kegiatan ekonomi, perdagangan, keamanan energi, dan strategi militer. Letak geografis mereka sebagai jalur utama perdagangan internasional menjadikannya sangat vital bagi negara-negara besar seperti Amerika Serikat, China, Jepang, Korea Selatan, dan India.

Secara ekonomi, Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan bagian dari *Sea Lanes of Trade* (SLOT) dan *Sea Lanes of Communication* (SLOC) terpadat di dunia. Sebagian besar perdagangan internasional, termasuk distribusi energi seperti minyak, melalui jalur-jalur ini. Gangguan atau ancaman terhadap keamanan maritim di selat-selat ini dapat memiliki dampak besar terhadap ekonomi global dan stabilitas keamanan regional (Sumantri, 2019).

Keamanan energi menjadi perhatian khusus karena sebagian besar pasokan minyak dunia melalui jalur laut ini. Ancaman terhadap keamanan maritim, seperti piranti laut atau konflik bersenjata, dapat mengganggu pasokan energi global dan mempengaruhi harga minyak internasional. Selain itu, dalam konteks strategi militer, kendali terhadap Selat Malaka dan Selat Singapura memungkinkan negara-negara untuk mengatur lalu lintas militer dan meningkatkan kekuatan proyeksi mereka di wilayah Asia Tenggara dan Samudra Hindia.

Dengan demikian, keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura tidak hanya penting bagi negara-negara di sekitarnya, tetapi juga mempengaruhi kestabilan ekonomi global dan strategi keamanan internasional. Kerjasama trilateral antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura memang penting untuk menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran internasional serta perlindungan lingkungan maritim di wilayah tersebut. Saat ini, kerjasama ini dilakukan melalui patroli bersama yang bersifat temporer dan melalui forum *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG).

Untuk memastikan efektivitas pengelolaan dan keberlanjutan kerjasama ini, penting untuk mempertimbangkan peneguhan dalam bentuk perjanjian internasional (*treaty*) yang mengikat secara yuridis antara ketiga negara tersebut. Perjanjian ini haruslah sesuai dengan kaidah-kaidah hukum internasional yang berlaku serta mampu menangani berbagai aspek kompleks seperti keamanan pelayaran, perlindungan lingkungan maritim, dan keamanan secara holistik.

Forum TTEG menjadi platform penting dalam mengevaluasi dan menghasilkan aturan serta keputusan yang bertujuan untuk meningkatkan pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura. Partisipasi negara-negara pengguna (*User States*) seperti Jepang, China, Australia, Amerika Serikat, dan negara-negara anggota IMO lainnya juga mendukung upaya ini untuk mencapai pengelolaan yang lebih baik atas Selat Malaka dan Selat Singapura.

Dalam konteks hukum laut internasional, kerjasama antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui Forum TTEG untuk merumuskan pedoman pelaksanaan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan langkah signifikan. *Guidelines to implement the VPS in SOMS* adalah upaya konkret untuk meningkatkan keamanan pelayaran di wilayah strategis tersebut.

Kendala yang dihadapi terkait dengan batas-batas negara yang belum disepakati mencerminkan kompleksitas politik dan kepentingan nasional masing-masing negara terhadap Selat Malaka dan Selat Singapura. Dalam hukum internasional, penentuan batas-batas wilayah laut bisa menjadi sumber perselisihan antara negara-negara tetangga. Penyelesaiannya sering kali melibatkan negosiasi panjang, baik bilateral maupun melalui forum regional atau internasional.

Dalam konteks pemanduan kapal, penting untuk memastikan bahwa upaya kolaboratif seperti VPS ini tidak hanya memperhitungkan aspek keamanan pelayaran, tetapi juga mempertimbangkan kedaulatan dan kepentingan nasional masing-masing negara. Penetapan *guidelines* dan komitmen untuk menjalankannya merupakan langkah positif, namun implementasinya memerlukan koordinasi yang baik dan kesepakatan dalam menangani isu-isu sensitif seperti batas-batas wilayah laut yang belum ditetapkan.

Kerjasama antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan negara-negara pengguna lainnya dalam mengoptimalkan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura adalah kunci. Hal ini membutuhkan koordinasi yang baik dalam implementasi kebijakan dan pengawasan maritim. Peningkatan kapasitas kelembagaan pemanduan yang telah disepakati antara ketiga negara perlu didukung. Ini mencakup standarisasi prosedur, pelatihan personel, serta penggunaan teknologi terkini untuk memastikan pemanduan kapal berjalan optimal. Langkah-langkah yang diambil harus selaras dengan ketentuan hukum internasional terkait navigasi dan keamanan maritim, termasuk Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) (Hutabarat et al., 2020).

Indonesia memiliki tanggung jawab untuk menjaga kedaulatan, keamanan, dan keutuhan wilayahnya, termasuk Selat Malaka dan Selat Singapura. Ini mencakup perlindungan terhadap ancaman baik dari luar maupun dari dalam negeri (Indonesia, 2015). Negara memiliki kedaulatan atas wilayah perairan mereka, seperti Selat Malaka, namun pemanfaatan ekonominya bisa terbatas oleh faktor-faktor seperti infrastruktur dan keahlian yang tersedia untuk mendukung layanan seperti jasa pandu kapal. Negara-negara seperti Singapura dan Malaysia telah membangun infrastruktur dan layanan jasa pandu kapal dengan baik, yang memberi mereka keunggulan kompetitif. Hal ini memungkinkan mereka untuk mendominasi pasar dan memanfaatkan potensi ekonomi dari lalu lintas kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura. Hal ini mengacu pada upaya pemerintah untuk melibatkan semua sumber daya nasional dalam mempersiapkan dan menghadapi tantangan ekonomi dan keamanan. Dalam konteks ini, Indonesia mungkin perlu mengembangkan strategi yang lebih holistik untuk memanfaatkan dan melindungi potensi ekonominya di perairan tersebut, termasuk investasi dalam infrastruktur, promosi internasional layanan jasa pandu kapal dari Indonesia, dan kemungkinan kerja sama regional. Dalam melakukan eksploitasi ekonomi di perairan internasional, penting untuk mematuhi hukum internasional yang berkaitan dengan pengelolaan laut dan sumber daya alamnya, serta menjaga hubungan baik dengan negara-negara tetangga dalam hal pemanfaatan bersama sumber daya yang ada.

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah menerbitkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor HK.103/2/4/DJPL-17 Tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura serta Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PU.63/1/8/DJPL.07 Tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura, selain itu, Kementerian Perhubungan juga telah menunjuk Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I sebagai operator yang memandu kapal asing dan domestik di Selat Malaka melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor BX.428/PP 304 tanggal 25 November 2016 Tentang Pemberian Izin Kepada PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) untuk melaksanakan Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Upaya Indonesia untuk meningkatkan kapasitas kelembagaan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan langkah yang penting dalam mengoptimalkan penegakan hukum dan nilai ekonomi di wilayah tersebut. Pengoptimalan ini dapat dilakukan melalui penerbitan peraturan yang mewajibkan penggunaan pemandu kapal di selat-selat yang dianggap rawan terhadap bahaya navigasi.

Contohnya, di Indonesia, ini dapat diterapkan tidak hanya di Selat Malaka dan Selat Singapura, tetapi juga di Selat Sunda dan Selat Lombok yang memiliki ancaman serupa.

Penerbitan peraturan semacam itu bukan hal yang baru di dunia maritim internasional. Hal ini biasanya dilakukan untuk meningkatkan keamanan pelayaran dan melindungi lingkungan maritim dari kemungkinan kecelakaan kapal atau bencana alam lainnya. Dengan menerapkan regulasi yang ketat terkait penggunaan pemandu kapal di selat-selat strategis, Indonesia dapat memperkuat kontrolnya terhadap lalu lintas kapal di wilayah perairan yang penting ini.

Pada beberapa perairan yang mirip dengan perairan Selat Malaka dan Selat Singapura, seperti di Selat Inggris, Laut Baltic, Laut Utara, Selat Torres, Terusan Suez dan Terusan Panama, para Nahkoda kapal dibantu oleh para Pelaut Lokal (Pandu) ketika melintasi perairan tersebut untuk memberikan jaminan keselamatan pelayaran. Kapal-kapal yang melintasi Selat Torres, Terusan Suez dan Terusan Panama bahkan diwajibkan untuk menggunakan Pemanduan dengan alasan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan Maritim.

Di Indonesia terdapat 8 lembaga yang memiliki kewenangan untuk penyidikan di laut dengan kewenangan dan dasar hukum masing-masing. Memang terdapat banyak lembaga yang memiliki kewenangan untuk melakukan penyidikan di laut, termasuk di Selat Malaka. Hal ini bisa menjadi tantangan dalam koordinasi antar lembaga untuk mengamankan wilayah laut dan menjalankan yurisdiksi Setidaknya terdapat 8 (delapan) lembaga pemerintah yang diberikan wewenang di wilayah laut oleh masing-masing perundangundangan yakni Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), Kepolisian RI (Polri), Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kementerian Kelautan dan Perikanan (PPNS KKP), Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kementerian Perhubungan (PPNS Kemenhub), Penyidik Pegawai Negeri Sipil Bea Cukai (PPNS Bea Cukai), Penyidik Pegawai Negeri Sipil Imigrasi (PPNS Imigrasi), Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kementerian Lingkungan Hidup (PPNS LH), dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kementerian Kehutanan (PPNS Kemenhut) (Runtukahu, 2016). Koordinasi antar lembaga ini sangat penting untuk memastikan keamanan dan penegakan hukum yang efektif di wilayah laut Indonesia, termasuk mengatasi masalah seperti penyelundupan, *illegal fishing*, dan kejahatan lintas batas. Perlu adanya kerja sama yang baik dan pengaturan yang jelas dalam hal distribusi tugas dan wewenang antar lembaga untuk mencapai tujuan tersebut.

Upaya untuk meningkatkan keamanan laut di Selat Malaka membutuhkan pendekatan yang holistik dan terkoordinasi. Di Indonesia, pengelolaan Alutsista (Alat Utama Sistem Persenjataan) dan strategi pengawasan laut merupakan hal penting untuk memastikan keamanan maritim. Memperkuat regulasi hukum maritim yang mengatur pengawasan laut dan penggunaan Alutsista (Hidayat, 2024). Memperbarui dan mengoptimalkan Alutsista untuk memastikan kehandalan dan efektivitas dalam misi pengawasan. Mengadakan pelatihan reguler dan meningkatkan kapabilitas personel dalam operasi pengawasan laut. Membangun kerja sama dengan negara-negara tetangga dan pihak-pihak terkait untuk memperkuat keamanan lintas batas di Selat Malaka. Mengembangkan sistem pemantauan yang canggih dan terintegrasi untuk mendeteksi dan merespons ancaman maritim dengan cepat. Memastikan penegakan hukum yang efektif terhadap pelanggaran maritim dan kejahatan lintas batas di wilayah perairan untuk mendukung terwujudnya keamanan laut yang optimal di Selat Malaka.

Upaya ini penting dilakukan mengingat Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan jalur pelayaran internasional yang ramai dilalui kapal-kapal asing. Letaknya yang berbatasan dengan negara lain berpotensi memicu konflik antar negara. Strategi yang dapat dilakukan untuk menghasilkan kesetimbangan tersebut adalah dengan menerapkan Pemanduan Terpadu, yakni model penangkalan dan penindakan keselamatan dan keamanan pelayaran yang dilakukan secara komprehensif dengan memadukan *Deep Sea Piloting* dan personel keamanan sipil yang *on board* atau berada di atas kapal selama pelayaran di Selat Malaka sebagai bagian dari sistem keselamatan dan keamanan bagi pengguna jasa angkutan laut. Strategi Pemanduan Terpadu bermanfaat ganda baik untuk keselamatan navigasi maupun mencegah ancaman tindak pidana di laut, seperti perompakan dan penyelundupan.

Untuk mencegah maraknya kecelakaan kapal, wajib diberlakukan pandu. Perluasan navigasi di pesisir dan *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) menjadi tren baru yang harus diterapkan. Selain pemanduan terpadu, PSSA juga diperlukan sebagai bentuk tanggung jawab negara-negara pantai dalam menjaga kesehatan pesisir dan lingkungan.

Beberapa tindakan yang harus dilakukan selama pelaksanaan Pemanduan Terpadu ini adalah sebagai berikut:

- 1) Menetapkan mekanisme permanen bersama sebagai pusat monitoring, pelaporan, pertukaran informasi intelijen, serta *quick response command* yang melibatkan operasi pengawasan dan juga penindakan dan pemaksaan melalui kekuatan penegak hukum negara-negara pantai.

- 2) Memastikan pelaksanaan patroli laut secara efektif,
- 3) Melakukan koordinasi antar instansi di Indonesia dan antar Angkatan Laut negara-negara pantai,
- 4) Melakukan investigasi dan tindakan terhadap para pelaku kejahatan langsung di pusat kegiatannya (Sumatera dan pulau-pulau sekitarnya),
- 5) Menentang penggunaan PMSC (*Private Maritime Security Company*) untuk melindungi kapal-kapal yang melewati Selat Malaka,
- 6) Mendorong komitmen negara-negara pengguna untuk berpartisipasi dalam pengembangan kemampuan *security and safety* dalam penyediaan alat bantu navigasi dan membangun *system command and control* yang canggih,
- 7) Membentuk pusat koordinasi regional untuk melakukan koordinasi *response and enforcement* untuk mewujudkan tindakan nyata dari laporan dan data yang dihasilkan patrol laut.

B. Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan dan Keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura

1. Perlindungan Hukum terkait Keamanan

Kegiatan utama dalam Mekanisme Keamanan Selat Malaka (MSP) meliputi Patroli Laut Selat Malaka (MSSP), *Eys in The Sky* (EiS), dan *Intelligent Exchange Group* (IEG). Pembentukan MSSP merupakan konsekuensi dari Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa 1982 (UNCLOS 82), yang secara khusus mengatur tentang alur laut dan skema pemisah lalu lintas di laut teritorial dalam Pasal 22..

Pasal 22 UNCLOS 1982. Ayat 1,” menjelaskan bahwa negara pantai perlu memperhatikan keselamatan navigasi. Negara pantai dapat mewajibkan kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui teritorialnya untuk menggunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas sebagaimana yang dapat ditetapkan oleh negara pantai, dan harus diikuti oleh kapal asing dalam pengaturan lintas kapal tersebut.”

“Ayat 2 menjelaskan lebih khusus kepada kapal tanki, kapal bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau barang atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun dapat diharuskan untuk membatasi lintasnya pada alur laut tersebut.”

“Ayat 3 menjelaskan dalam penetapan alur laut dan penentuan skema pemisah lalu-lintas menurut pasal ini, negara pantai harus memperhatikan:

- (a) rekomendasi organisasi internasional yang kompeten;
- (b) setiap alur yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional;
- (c) sifat-sifat khusus kapal dan alur tertentu; dan
- (d) kepadatan lalu-lintas”

“Ayat 4 menjelaskan bahwa negara pantai harus mencantumkan secara jelas alur laut dan skema pemisah lalu lintas pada peta yang harus diumumkan sebagaimana mestinya. Untuk kontrol dan pengawasan *Traffic Separation Scheme* (TSS) ini. Dari UNCLOS 82 tersebut maka kegiatan pengamanan di Selat Malaka adalah menjadi hak dan tanggung jawab negara pantai, sehingga hal ini kemudian melahirkan MSP ini.”

Kerjasama antar negara dalam patroli maritim Selat Malaka terbukti efektif menurunkan angka pembajakan. Hal ini dibuktikan dengan data statistik yang menunjukkan penurunan drastis kasus pembajakan, dari 11 kasus di tahun 2006 menjadi hanya 1 kasus di semester pertama 2010. Sebelumnya, di awal dekade 2000-an, Selat Malaka terkenal rawan pembajakan.

Keberhasilan ini dimungkinkan oleh patroli terkoordinasi yang dilakukan oleh ketiga negara. Patroli ini diawasi secara menyeluruh oleh pusat komando MSSP (*Malacca Strait Security Patrol*) masing-masing negara, yang beroperasi 24 jam sehari. Pusat komando ini berkoordinasi dan saling berbagi informasi untuk memastikan keamanan di sepanjang Selat Malaka.

Meskipun patroli ini terkoordinasi dengan baik, perlu diingat bahwa patroli ini tidak dilakukan secara gabungan. Artinya, kapal patroli dari satu negara tidak diizinkan memasuki wilayah kedaulatan negara lain. Patroli terkoordinasi ini lebih difokuskan pada pertukaran informasi dan koordinasi strategi untuk mengejar dan menangkap para pelaku pembajakan.

Secara ringkas, kerjasama antar negara dalam patroli maritim Selat Malaka telah terbukti efektif dalam meningkatkan keamanan dan menurunkan angka pembajakan. Patroli terkoordinasi ini menjadi contoh yang baik tentang bagaimana negara-negara di kawasan dapat bekerja sama untuk mengatasi masalah keamanan bersama.

Kerjasama maritim di Selat Malaka tidak hanya melibatkan angkatan laut, tetapi juga angkatan udara dan darat dari tiga negara melalui program *Eyes in The Sky* (EiS) dan pertukaran data intelijen (IEG). EiS merupakan program pemantauan dan patroli terkoordinasi dari udara yang

dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand (sejak 2005) untuk menjaga keamanan Selat Malaka melalui patroli bersama.

Inisiatif EiS mewajibkan setiap negara anggota untuk melaksanakan patroli udara sebanyak dua kali dalam seminggu. Setiap penerbangan melibatkan tim patroli gabungan yang terdiri dari personel dari berbagai negara partisipan..

2. **Perlindungan Hukum terkait Ekonomi Maritim**

Selat Malaka telah menjadi nadi perdagangan maritim yang menghubungkan Arab, Persia, India, Tiongkok, dan kerajaan-kerajaan Nusantara seperti Sriwijaya dan Majapahit. Hingga kini, posisinya sebagai jalur pelayaran utama dari Timur Tengah ke Timur Jauh dan sebaliknya tak tergantikan. Ratusan kapal, sekitar 150-200 kapal, melintasi selat ini setiap harinya. Keadaan ini membawa dampak ekonomi signifikan bagi wilayah di sekitar Selat Malaka. Nilai strategisnya, dengan lalu lintas maritim yang padat, membuka peluang ekonomi yang besar. Namun, ironisnya, meskipun sebagian besar wilayah selat ini berada di Indonesia, keuntungan yang diraih masih belum maksimal.

Diperkirakan, potensi pendapatan dari jasa pandu kapal di Selat Malaka mencapai 30 triliun rupiah per tahun. Sayangnya, keuntungan ini lebih banyak dinikmati oleh Singapura dan Malaysia. Selain jasa pandu, potensi pendapatan lain seperti penjualan air bersih dan bahan bakar minyak (BBM) kapal juga belum dioptimalkan. Sekali lagi, Singapura dan Malaysia yang mendominasi sektor ini.

Pada akhir tahun 2007, Indonesia menerbitkan peraturan penting terkait Selat Malaka. Melalui Surat Keputusan (SK) Dirjen Perhubungan Laut (Hubla) No. PU.63/1/8/DJPL.07 tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka, pemerintah mewajibkan kapal-kapal yang melintasi selat tersebut untuk menggunakan jasa pandu dari Indonesia. SK ini menetapkan wilayah perairan Selat Malaka sebagai perairan pandu dengan batas-batas:

- a) Sebelah utara: Tanjung Balai Karimun
- b) Sebelah selatan: Perairan utara Pulau Batam

Pandu yang diwajibkan dalam SK ini haruslah berasal dari perusahaan pandu milik negara Indonesia. Setahun setelah SK Dirjen Hubla, pemerintah memperkuat aturan terkait jasa pandu di Selat Malaka melalui Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam pasal 198 ayat 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemerintah diberi kewenangan untuk menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Penetapan ini berarti setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa diwajibkan untuk menggunakan jasa pemanduan.

Meskipun Selat Malaka ditetapkan sebagai wilayah pemanduan luar biasa sejak Desember 2007, aturannya malah lebih banyak dimanfaatkan oleh kapal lokal yang mengangkut kargo antar daerah. Kapal asing yang lebih sering menggunakan jasa pandu justru berasal dari Singapura dan Malaysia. Negosiasi dalam *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura menghasilkan penetapan Selat Malaka sebagai wilayah pemanduan luar biasa. Selain jasa pandu, kerjasama di Selat Malaka juga menghasilkan penghematan biaya, seperti dalam pengadaan sistem peringatan dini yang diberikan Amerika Serikat untuk mendukung patroli bersama militer ketiga negara.

Negara-negara tetangga turut membantu mengamankan Selat Malaka, termasuk Amerika Serikat yang memberikan bantuan teknis berupa perangkat early warning dan radar. Dukungan ini tidak melibatkan kehadiran militer AS, melainkan fokus pada peningkatan sistem navigasi dan pelayaran di Selat Malaka. Selain AS, negara pengguna Selat Malaka lainnya seperti Jepang, China, dan Korea juga memberikan bantuan berupa alat-alat navigasi. Bantuan ini diberikan dengan syarat negara pemilik selat, dalam hal ini Indonesia, berkomitmen untuk menjaga keselamatan, keamanan, dan kelestarian lingkungan di Selat Malaka.

Kerjasama antara Indonesia dengan negara pantai dan pengguna pantai ini diharapkan dapat meningkatkan pemasukan negara serta menekan biaya pengadaan alat keamanan. Di sisi lain, Indonesia menawarkan jaminan keselamatan bagi para pengguna Selat Malaka.

3. **Perlindungan Hukum terkait Lingkungan Laut**

Selat Malaka, meskipun sempit, dangkal, dan berkelok-kelok, menjadi jalur pelayaran favorit dibandingkan Selat Sunda dan Makasar karena jaraknya yang lebih pendek dan biaya yang lebih murah. berdasarkan data Ditjen Hubungan Laut, Sekitar 150-200 kapal, baik kargo maupun tanker minyak, melintasi Selat Malaka setiap hari, menjadikan selat ini sebagai jalur perdagangan maritim yang ramai. Kemacetan yang sering terjadi di Selat Malaka, akibat sempitnya jalur dan padatnya lalu

lintas kapal, menimbulkan kekhawatiran terhadap kerusakan lingkungan laut. Tabrakan kapal dan tumpahan minyak menjadi ancaman serius bagi ekosistem laut di wilayah tersebut.

Pada tahun 2022 berdasarkan data Ditjen Hubungan Laut, jumlah kecelakaan di laut Indonesia mencapai tahun 2021 terjadi 100 kecelakaan kapal dan meningkat di tahun 2022 sebanyak 108 kasus. dapat dirinci secara ringkas terkait daftar laporan kecelakaan yang terbit pada tahun 2022 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- 1) Tenggelamnya Avatar (IMO8916750) di Selat Malaka, pada 14 Juni 2017.
- 2) Insiden senggolan Musthika Kencana I (IMO9042881) di Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni, Lampung, pada 01 November 2019.
- 3) Kapal Barang EL No. 2 tenggelam di Perairan Pulau Mendulu, Belitung, pada 12 Januari 2020.
- 4) Kandasnya Nusa Putera (IMO8314562) di Alur Masuk Pelabuhan Penyebrangan Merak, Banten, 18 April 2022.
- 5) Cape Kallia (IMO 9447160) and The Capsize of Kerinci Indah 02 Eastern Indian Ocean, pada 17 November 2020.
- 6) Tubrukan antara Habco Pioneer dengan Barokah Jaya di Perairan Utara Indramayu, Jawa Barat, pada 03 April 2021

Tingginya angka kecelakaan di Selat Malaka mendorong Indonesia menjalin kerjasama dengan negara-negara lain, termasuk negara-negara pemilik selat dan Norwegia. Kolaborasi ini terwujud dalam bentuk perjanjian antara Indonesia dan Norwegia mengenai bantuan Norwegia dalam membangun sistem pemantauan maritim di sepanjang pantai Sumatera, Indonesia, di bagian utara Selat Malaka. Tujuan utama kerjasama ini adalah untuk memperkuat keamanan di perairan utara Selat Malaka dan meningkatkan efektivitas investigasi dan penyelamatan di wilayah tersebut.

Dalam *Singapura Statement*, Ketiga negara selat sepakat untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Hal ini dikhawatirkan akan berdampak negatif pada arus lalu lintas pelayaran secara keseluruhan, serta perdagangan dan ekonomi ketiga negara pemilik selat. Pencemaran air di Selat Malaka akibat tumpahan minyak dan kecelakaan maritim merupakan ancaman serius. Ekosistem laut akan terganggu dan rusak, sehingga mengganggu kelestarian laut, populasi ikan lokal, pola kehidupan masyarakat pesisir, dan bahkan berpotensi memicu konflik perbatasan. Contohnya, Singapura pernah melakukan penambahan darat yang diprotes keras oleh Malaysia karena dianggap merusak lingkungan.

KESIMPULAN

Kesimpulan terkait pengaturan pemanduan kapal untuk keselamatan pelayaran terdapat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta diatur juga dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal. Selain itu, pengaturan ini juga terdapat dalam regulasi internasional seperti United Nations Convention on the Law of the Sea Tahun 1982 (UNCLOS 1982) dan Konvensi Safety of Life at Sea (SOLAS). Meskipun UNCLOS 1982 dan SOLAS tidak mengatur secara khusus tentang pemanduan kapal, keduanya menjelaskan terkait keamanan dan keselamatan di dunia pelayaran.

Kesimpulan pembahasan kedua ialah bahwa kerja sama antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui Forum Tripartite Technical Expert Group (TTEG) untuk merumuskan pedoman pelaksanaan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan langkah signifikan untuk keamanan dan keselamatan pelayaran. Adapun kendala yang dihadapi terkait dengan batas-batas negara yang belum disepakati mencerminkan kompleksitas politik dan kepentingan nasional masing-masing negara terhadap Selat Malaka dan Selat Singapura. Dalam hukum internasional, penentuan batas-batas wilayah laut bisa menjadi sumber perselisihan antara negara-negara tetangga. Penyelesaiannya sering kali melibatkan negosiasi panjang, baik bilateral maupun melalui forum regional atau internasional.

REFERENSI

- Affandi, N. K., & Nrangwesti, A. (2023). Penegakan Hukum Perampokan Bersenjata Di Selat Malaka Berdasarkan Hukum Laut Internasional. *Reformasi Hukum Trisakti*, 5(1), 82–93.
- Borman, M. S. (2019). Kedudukan Notaris Sebagai Pejabat Umum Dalam Perspektif Undang-Undang Jabatan Notaris. *Kedudukan Notaris Sebagai Pejabat Umum Dalam Perspektif Undang-Undang Jabatan Notaris*, 3(1).

- Hidayat, H. S. (2024). Analisis Peran Teknologi Maritim Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Pertahanan Nasional. *Jurnal Teknologi Pembelajaran Interaktif*, 4(2).
- Hikam, M. A. S., & Praditya, Y. (2015). Globalisasi Dan Pemetaan Kekuatan Strategis Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Transnasional: Berdasarkan Analisis Model Element Of National Power: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, And Information/Pmesii). *Jurnal Pertahanan Dan Bela Negara*, 5(2), 53–70.
- Hutabarat, T., Maarif, S., Zulfainarni, N., & Yusgiantoro, P. (2020). Penerapan Strategi Pemanduan Terpadu Sebagai Upaya Mewujudkan Ketahanan Dan Keamanan Di Selat Malaka. *Jurnal Ketahanan Nasional*, 26(3), 333.
- I Gede, E. D. W. P. (2018). Prosedur Dan Mekanisme Sea Survival Pada Kegiatan Pertahanan Dan Penyelamatan Jiwa Di Laut Oleh Badan Sar Nasional (Basarnas) Tanjung Emas Semarang. *Karya Tulis. Indonesia*, K. P. R. (2015). *Buku Putih Pertahanan Indonesia*. Jakarta.
- Isnantiana, N. I. (2019). Hukum Dan Sistem Hukum Sebagai Pilar Negara. *Jurnal Hukum Ekonomi Syariah*, 2(1), 19–35.
- Kuncoro, F. (2015). Membangun Kekuatan Nasional Dengan Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia. *Jurnal Pertahanan Dan Bela Negara*, 5(2), 175–190.
- Kusumawardhana, I. (2023). Diplomasi Triangular China Terhadap Indonesia Dalam Mengantisipasi Dilema Malaka Melalui Belt Road Initiative. *Thejournalish: Social And Government*, 4(2), 173–189.
- Muhtadin, M. (2022). Hak Menolak Dan Mematuhi Hukum Dalam Kehidupan Masyarakat. *Ahkam*, 1(1), 26–44.
- Nurhayati, Y. (2020). *Buku Ajar "Pengantar Ilmu Hukum."* Nusa Media.
- Runtutahu, J. (2016). Tanggung Jawab Polisi Perairan Dalam Penegakan Hukum Di Wilayah Laut Teritorial Republik Indonesia. *Lex Et Societatis*, 4(1).
- Sumantri, S. H. (2019). *Strategi Pertahanan Bawah Laut Indonesia*. Indonesia Defense University.
- Wahyulianto, R. M., Supartono, S., & Buntoro, K. (2019). Optimalisasi Pemanduan Kapal Dalam Meningkatkan Keamanan Maritim Di Selat Malaka Dan Selat Singapura Guna Menjaga Kedaulatan Negara. *Keamanan Maritim*, 5(2).