

PEMANDUAN KAPAL DALAM TERITORIAL LAUT MENURUT PERSPEKTIF KEDAULATAN INDONESIA

Muchsin
Ainie888@gmail.com
STIH Painan, Banten

ABSTRAK

Indonesia sebagai negara kepulauan yang luas wilayah dua pertiganya adalah laut, tentu transportasi laut sangat dibutuhkan untuk menjalankan roda perekonomian nasional, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, mempererat hubungan antar bangsa. Serta transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan. Pemanduan merupakan kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Pekerjaan memandu kapal ternyata termasuk pekerjaan yang tidak saja memerlukan sumber daya manusia berketrampilan khusus untuk melaksanakannya, tetapi juga dituntut tanggung jawab prestasi kerja, kerja sama, prakarsa, kejujuran, ketaatan dan perilaku kondisi fisik yang prima dalam pelaksanaannya. Kedaulatan negara merupakan keamanan wilayah, karena itu laut yang tidak aman menunjukkan negara tidak berdaulat. Realitanya, kondisi sistem kelembagaan saat ini yang terjadi adalah banyaknya instansi yang terlibat atau berkepentingan dalam pelaksanaan penegakan hukum, keselamatan, dan keamanan di laut. Hugo Krabbe berusaha memecahkan masalah teori kedaulatan negara juga teori kedaulatan rakyat yang sudah ada sebelumnya, di mana Jean Bodin, merumuskan bahwa kedaulatan adalah sifat utama dari negara.

Kata kunci : *Pemandu kapal, kedaulatan Indonesia*

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan yang luas wilayah dua pertiganya adalah laut, tentu transportasi laut sangat dibutuhkan untuk menjalankan roda perekonomian nasional, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, mempererat hubungan antar bangsa. Serta transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan. Kapal sebagai sarana pelayaran mempunyai peran sangat penting dalam system angkutan laut. Hal ini mengingat kapal mempunyai kapasitas yang jauh lebih besar dari pada sarana angkutan lainnya. Dengan demikian, untuk muatan dalam jumlah besar, angkutan kapal akan lebih efisien, tenaga kerja lebih sedikit dan biaya murah. Selain itu untuk angkutan barang antar pulau atau negara, kapal merupakan sarana yang paling sesuai. Pemanduan merupakan kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan

perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.¹

Seharusnya 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. Pandu merupakan pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Untuk kepentingan keselamatan keamanan berlayar perlindungan lingkungan maritim serta kelancaran berlalu lintas di perairan pelabuhan dan terminal khusus serta perairan tertentu dapat ditetapkan sebagai perairan pandu. Perairan pandu meliputi perairan wajib pandu; dan perairan pandu luar biasa.²

Pekerjaan memandu kapal ternyata termasuk pekerjaan yang tidak saja memerlukan sumber daya manusia berkecakupan khusus untuk melaksanakannya, tetapi juga dituntut tanggung jawab prestasi kerja, kerja sama, prakarsa, kejujuran, ketaatan dan perilaku kondisi fisik yang prima dalam pelaksanaannya.

Pelayanan jasa pemanduan kapal merupakan ujung tombak dari kegiatan awal serta akhir dari keseluruhan rangkaian kegiatan pelayanan jasa kepanduan. Dalam meningkatkan pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan maka pendukung faktor sumber daya manusia pemanduan kapal perlu mendapat perhatian dalam pembinaannya. Sehingga peranannya dalam kegiatan pelayanan pemanduan di pelabuhan akan memberi hasil yang maksimal dan memuaskan para pengguna jasa pemanduan.³ Jasa pelayanan pemanduan kapal merupakan pelayanan pertama dan terakhir yang diberikan kepada kapal yang akan singgah di suatu pelabuhan. Oleh karena itu, hal ini menjadi sangat penting untuk terus meningkatkan kualitas pelayanannya. Pengukuran standar kinerja pemanduan didasarkan pada standar lokal dan internasional (*ISO standard*).

Pelabuhan-pelabuhan besar di dunia mempergunakan *zero accident* dan *zero waiting time for pilot service* sebagai ukuran target keberhasilan pelayanannya sedangkan di Indonesia dalam menilai kinerja jasa pemanduannya mempergunakan *approaching time (AT)*, *waiting time (WT)* dan *zero accident*. Abdullah, menyatakan

¹ Pasal 1 angka 48 UU Pelayaran

² Pasal 2 Permenhub Nomor 57 Tahun 2015.

³ Haryono dan Benny Agus Setiono, *Sistem Operasional Pelayanan Pemanduan Kapal Terhadap Keselamatan Kapal PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya*, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan, Vol. 2, No. 2, Maret 2013, hlm. 131-132.

faktor yang mempengaruhi approaching time yaitu jarak tempuh dari/ke lokasi sandar/lepas, tingkat kepadatan kapal di pelabuhan, tingkat kesulitan olah gerak, pandangan keliling dan faktor alam.⁴

Dua pertiga dari wilayah Indonesia merupakan laut dan merupakan salah satu negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Di samping itu, secara geografis Indonesia terletak diantara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia dan dua Samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang merupakan kawasan paling dinamis dalam peraturan, baik secara ekonomis maupun politik. Letak geografis yang strategis tersebut menjadikan Indonesia memiliki keunggulan serta sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan.⁵

Dalam sejarah hukum internasional, selalu mengupayakan penetapan batas laut teritorial yang berlaku secara universal dengan memberikan catatan bagi negara-negara pantai dan pelintas. Semula batas laut teritorial suatu negara ditentukan berdasarkan kebiasaan-kebiasaan yang berlaku dalam praktek ketatanegaraan negara yang bersangkutan dengan memperhatikan kepentingan negara lainnya.⁶ Penentuan batas laut demikian sangatlah subyektif dan tidak mustahil hanya kepentingan sendirilah yang diutamakan sehingga dalam penentuan batasnya disesuaikan kepentingannya masing-masing. Bagi hukum internasional banyak menimbulkan keresahan-keresahan khususnya bagi negara pelintas, karena dalam penyelesaiannya tidak dapat diterapkan ketentuan yang bersifat umum/universal.

Upaya yang dilakukan untuk membentuk dan melahirkan ketentuan yang dapat diterapkan secara internasional terus dilakukan dengan melihat gambaran keadaan praktek penentuan batas wilayah laut dari masing-masing negara pantai.⁷ Adapun Upaya-upaya yang dilakukan adalah :

1. Pada tahun 1936 telah diadakan Konferensi Kodifikasi di Den Haag.
2. Pada tahun 1939 dikeluarkan Ordonasi yang mengatur batas lebar laut teritorial sejauh 3 mil laut.

⁴ Ika Citra Sari, dkk, *Peran Approaching Time Dalam Peningkatan Pelayanan Jasa Pemanduan Kapal di Pelabuhan Utama Tanjung Priok*, Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan, Vol. 7, No. 2 November 2016, hlm. 192.

⁵ Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

⁶ P. Joko Subagyo, *Perkembangan Hukum Laut Indonesia*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985), hlm. 31.

⁷ P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2013), hlm. 2.

3. Pada tahun 1958 diadakan Konferensi Hukum Laut di Jenewa belum mampu menghasilkan kesepakatan internasional dalam jarak 3 mil laut
4. Pada tahun 1960 diadakan Konferensi di Genewa (Hukum Laut II) belum menghasilkan kesepakatan.
5. Pada tahun 1982 diadakan Konferensi Hukum Laut III dan diperoleh kesepakatan bersama dalam jarak wilayah laut teritorial sejauh 12 mil laut.

Posisi strategis Indonesia tidak hanya dilihat dari posisi di persilangan antara dua benua, yaitu Asia dan Australia, serta dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, tetapi juga di antara Laut China Selatan dan Laut Asia Timur. Posisi yang strategis merupakan keuntungan bagi Indonesia karena memiliki sumber daya kelautan yang melimpah. Dengan adanya sumber daya yang melimpah mengakibatkan laut Indonesia menjadi jalur pelayaran dan banyak kapal asing yang mencuri sumber daya yang ada di laut Indonesia. Salah satu contohnya, pada akhir Oktober 2017 terdapat 33 kapal yang merupakan kapal milik nelayan Vietnam dan Tiongkok di Perairan Renai, Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau. Konvensi Hukum Laut PBB 1982 mengatur beberapa hak lintas laut. Pertama, hak lintas laut damai diatur dalam ketentuan Pasal 19 ayat (1) Konvensi Hukum Laut mengatur bahwa setiap kapal asing yang memasuki perairan suatu negara wajib menerapkan hak lintas damai. Kapal asing pada saat melintas dilaut teritorial suatu negara harus cepat, tidak boleh membuang limbah, tidak boleh berhenti kecuali kapal tersebut mengalami distress dan setiap negara mempunyai hak untuk membuat peraturan atas laut teritorialnya. Kedua, hak lintas transit diatur dalam Pasal 38 ayat (2). Hak lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan untuk pengelolaan teritorial laut tidak terlepas dari penetapan batas teritorial laut. Penguasaan laut berarti mampu menjamin penggunaan laut untuk kepentingan nasional dan mencegah pihak luar menggunakan potensi laut yang dimiliki.

Laut sering dimanfaatkan sebagai sarana dalam suksesnya perekonomian dan ketahanan politik suatu negara, maka menjadi suatu hal yang wajar bila sekarang ini Indonesia harus lebih mengembangkan laut demi tercapainya tujuan nasional. Pentingnya pelayaran bagi Indonesia disebabkan oleh keadaan geografisnya, posisi Indonesia berada dalam jalur persilangan dunia, sehingga Indonesia mempunyai potensi yang sangat besar untuk mengembangkan laut demi kemajuan perekonomian Indonesia,

salah satunya adalah pemanduan kapal. Akan tetapi, kegiatan pemanduan kapal yang terjadi sekarang kapal-kapal pandu berbendera Singapura melakukan pemanduan di teritorial laut Indonesia. Apabila kapal pandu Singapura dibiarkan melakukan pemanduan di teritorial Indonesia jelaslah melanggar kedaulatan Indonesia. Dalam hal ini, pemerintah Indonesia harus segera melakukan tindakan tegas dalam upaya penegakan kedaulatan Negara.

Peraturan yang berkaitan dengan hak lintas laut yaitu hak lintas damai, hak lintas transit dan hak lintas alur kepulauan dengan adanya keberadaan peraturan ini bukan merupakan jaminan bahwa tidak akan terjadi pelanggaran. Pada kenyataannya masih banyak kapal asing yang melanggar prinsip-prinsip hak lintas laut di perairan Indonesia, salah satunya di Pelabuhan Kelas II Amamapare (Portsite) PT Freeport Indonesia yang merupakan terminal khusus yang digunakan PT Freeport untuk kegiatan operasional loading atau unloading barang muatan kapal dan juga untuk mengekspor bubuk konsentrat ke seluruh dunia, yang mana pada saat loading atau unloading di pelabuhan ini, kapal-kapal baik dalam negeri dan luar negeri berhenti dalam jangka waktu yang cukup lama di Laut Arafuru.

Berdasarkan latar belakang masalah, maka rumusan masalahnya adalah tentang bagaimana Penerapan Pemanduan Kapal dalam Teritorial Laut menurut Perspektif Kedaulatan Indonesia.

PEMBAHASAN

1. Pemanduan Kapal dalam Teritorial Laut Menurut Perspektif Kedaulatan Indonesia

Kedaulatan negara merupakan keamanan wilayah, karena itu laut yang tidak aman menunjukkan negara tidak berdaulat. Realitanya, kondisi sistem kelembagaan saat ini yang terjadi adalah banyaknya instansi yang terlibat atau berkepentingan dalam pelaksanaan penegakan hukum, keselamatan, dan keamanan di laut. Hugo Krabbe berusaha memecahkan masalah teori kedaulatan negara juga teori kedaulatan rakyat yang sudah ada sebelumnya, di mana Jean Bodin, merumuskan bahwa kedaulatan adalah sifat utama dari negara.⁸ Hugo Krabbe, lebih menekankan kepada kedaulatan

⁸ Jean Bodin lebih menekankan bahwa negara berdaulat atas warganya dan negara tidak dapat dihambat oleh hukum. Orang yang berkuasa adalah sumber dari hukum dan ia tidak terikat pada hukum. Ia hanya tunduk pada hukum illahi dan hukum kodrat dan hanya bertanggung jawab kepada Tuhan saja.

hukum dapat diambil sebagai deskripsi dari kondisi yang sebenarnya ada atau sebagai prinsip realisasi yang harus diperjuangkan.⁹ Negara merupakan sumber kedaulatan dalam negara yang dianggap mempunyai hak yang tidak terbatas terhadap *life, liberty*, dan *property* dari warganya. Kedaulatan rakyat atau disebut kerakyatan, secara harfiah berarti kekuasaan tertinggi ada pada rakyat. Negara yang menempatkan kekuasaan tertinggi pada rakyat, disebut negara demokrasi yang secara simbolis sering digambarkan sebagai pemerintahan dari rakyat, oleh rakyat dan untuk rakyat (*from the people, of the people, for the people*). Suara rakyat dan kemaslahatan rakyatlah yang harus menjadi acuan tertinggi bagi setiap kebijakan pemerintah dan negara, bukan kepentingan kepentingan segelintir orang yang berkuasa.¹⁰

Gambaran mengenai kedaulatan secara lebih jelas dikemukakan oleh J.G. Starke, menyatakan bahwa: “*the sovereignty of a state means the residuum of power which it possesses within the confines laid down by international law*”. Starke juga mengemukakan bahwa tingkat kedaulatan dan kemerdekaan dari tiap-tiap negara satu sama lain. Terdapat negara yang menikmati kekuatan atas kedaulatan dan kemerdekaannya dari negara-negara lain. Starke menyatakan bahwa sebagai suatu negara yang merdeka, maka negara tersebut memiliki sejumlah hak, kewenangan dan kewajiban dalam hukum internasional.¹¹ James J. Sheehan mengemukakan pandangan yang sangat kritis, bahwa salah satu permasalahan terkait konsep kedaulatan (*sovereignty*) adalah tentang definisi. Kedaulatan adalah suatu konsep politik, namun demikian, tidak seperti halnya konsep tentang demokrasi atau monarki, kedaulatan bukanlah tentang tempat kekuasaan itu berada. Kedaulatan tidak sama halnya dengan parlemen atau birokrasi, karena kedaulatan tidak menggambarkan institusi-institusi yang menjalankan kekuasaan. Kedaulatan juga tidak dapat disamakan dengan tertib hukum (*order*) maupun keadilan (*justice*), karena kedaulatan tidak menggambarkan tujuan dari pelaksanaan kekuasaan. Kedaulatan adalah suatu hal dan meliputi banyak hal (*the one or the many*).

⁹ Hugo Krabbe, *The Modern Idea State of the State*, (New York and London: D. Appleton and Company, 1922), hlm. 37.

¹⁰ M. Solly Lubis, *Ilmu Negara*, (Bandung: Mandar Maju, 2007), hlm. 41-43.

¹¹ J.G. Starke, *Introduction to International Law*, (London: Butterworths, 1984), hlm. 96.

Perairan laut Indonesia berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional di Jamaika tahun 1982 dibagi menjadi tiga bagian yaitu:¹²

- a. Batas laut teritorial yaitu 12 mil dari titik terluar sebuah pulau ke laut bebas. Berdasarkan batas tersebut, negara Indonesia memiliki kedaulatan atas air, bawah laut, dasar laut, dan udara di sekitarnya termasuk kekayaan alam di dalamnya;
- b. Batas landas kontinen sebuah negara paling jauh 200 mil dari garis dasar ke laut bebas dengan kedalaman tidak lebih dari 200 meter. Ladas kontinen adalah dasar laut dari arah pantai ke tengah laut dengan kedalaman tidak lebih dari 200 meter; dan
- c. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) ditarik dari titik terluar pantai sebuah pulau sejauh 200 mil. Dengan bertambahnya luas perairan Indonesia, maka kekayaan alam yang terkandung di dalamnya bertambah pula. Oleh karena itu Indonesia bertanggung jawab untuk melestarikan dan melindungi sumberdaya alam dari kerusakan.

2. Pengertian Kedaulatan

Suatu negara memiliki kedaulatan penuh yang didasari oleh paham kemerdekaan dan persamaan derajat sesama negara, artinya bahwa negara berdaulat bebas dari negara lainnya dan juga sama derajatnya dengan yang lain.¹³ Kedaulatan adalah suatu hak eksklusif untuk menguasai suatu wilayah pemerintahan, masyarakat, atau atas diri sendiri. Negara yang berdaulat berhak untuk menentukan, mengatur dan mengarahkan tujuan negara yang ingin dicapai tanpa campur tangan dari pemerintahan negara lain. Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Wilayah laut yang meliputi laut teritorial dan perairan kepulauan merupakan wilayah negara dengan kedaulatan yang dibatasi.

¹² Umar Aris, *Politik Hukum Mahkamah Pelayaran di Negara Poros Maritim*, (Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2016), hlm. 4.

¹³ Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung: Alumni, 2003), hlm. 19.

Pemanduan kapal merupakan wujud kedaulatan dalam wujud “*kewenangan*” untuk melakukan kegiatan pemanduan. Dalam hukum publik, kewenangan (*bevoegdheid*) dianggap sebagai konsep inti dalam Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara *het begrip bevoegdheid is dan ook een kembegrip in het staats-en administratiefrecht*.¹⁴ Berdasarkan kewenangan inilah pemerintah memiliki keabsahan baik secara politis maupun yuridis untuk melakukan berbagai tindakan hukum (*rechtshandelingen*), dan berdasarkan kewenangan itu pula muncul prinsip pertanggungjawaban pemerintah, *niemand ken een bevoegdheid uitoefenen zonder verantwoording schuldig te zijn of zonder dat of die uitoefening controle bestaan*¹⁵ (tidak seorangpun dapat melaksanakan kewenangan tanpa memikul kewajiban tanggung jawab atau tanpa ada pelaksanaan pengawasan). Kewenangan (*bevoegdheden*) melekat pada Jabatan (*het ambt*). Tanpa Jabatan tidak bakal ada Kewenangan. Jabatan (*het ambt*) adalah badan (*orgaan*) hukum publik, merupakan sumber keberadaan Kewenangan. Dalam menfungsikan Kewenangan yang melekat padanya, Jabatan (*het ambt*) diwakili oleh manusia pribadi (*natuurlijke person*), lazim disebut Pejabat (*ambtsdrager*) atau Pejabat Pemerintahan. Badan Pemerintahan adalah wujud badan pemerintahan (*bestuursorgaan*) dalam format kelembagaan, semacam kementerian, instansi/jawatan yang dalam menfungsikan kewenangannya, juga diwakili oleh Pejabat (*ambtsdrager*).¹⁶

Kewenangan dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (UUAP), dibedakan menjadi:¹⁷

- a. Atribusi adalah pemberian Kewenangan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan oleh UUD 1945 atau UU;
- b. Delegasi adalah pelimpahan Kewenangan dari Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih tinggi kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih rendah dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih sepenuhnya kepada penerima delegasi; dan
- c. Mandat adalah pelimpahan Kewenangan dari Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih tinggi kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan

¹⁴ P. Nicolai, *et.al.*, *Bestuursrecht*, (Amsterdam: Inc, 1994), hlm. 4.

¹⁵ A.D. Belinfate, *et.al.*, *Beginsel van Nederlands Staatsrecht*, (Alphen aan den Rijn, 1983), hlm. 21.

¹⁶ Laica Marzuki, *Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan Dalam Konteks Perkembangan Kompetensi Peradilan Tata Usaha Negara*, PTUN, Jakarta, 2014, hlm. 7.

¹⁷ Lihat, Pasal 1 angka 22, angka 23, dan angka 24 UUAP.

yang lebih rendah dengan tanggung jawab dan tanggung gugat tetap berada pada pemberi mandat.

Sifat wewenang pemerintahan yang jelas maksud dan tujuannya itu terikat pada waktu tertentu dan tunduk pada batasan-batasan hukum tertulis dan hukum tidak tertulis. Sedangkan isinya dapat bersifat umum (abstrak) misalnya membuat suatu peraturan (regulasi) dan dapat pula konkrit dalam bentuk keputusan pemberian izin atau suatu rencana.

Asas legalitas menjadi dasar legitimasi tindakan pemerintah. Dengan kata lain, setiap penyelenggaraan kenegaraan dan pemerintahan harus memiliki legitimasi, yaitu kewenangan yang diberikan oleh UU. Kewenangan (*authority, gezag*) itu sendiri adalah kekuasaan yang diformalkan untuk orang-orang tertentu atau kekuasaan terhadap bidang pemerintahan tertentu yang berasal dari kekuasaan legislatif maupun dari pemerintah. Asas legalitas merupakan salah satu prinsip utama yang dijadikan sebagai dasar dalam setiap penyelenggaraan pemerintahan dan kenegaraan di setiap negara hukum terutama bagi negara-negara hukum dalam sistem kontinental.¹⁸

Pelayanan jasa pemanduan kapal merupakan kewenangan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, merupakan ujung tombak kegiatan pelayanan jasa kepanduan. Pengaturan penyelenggaraan pemanduan di wilayah teritorial Indonesia, diatur sebagai berikut:¹⁹

- a. Pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu kapal berukuran tonase kotor paling rendah GT 500 (lima ratus Gross Tonnage) atau lebih wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan kapal;
- b. Pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dapat diberikan kepada kapal berukuran tonase kurang dari GT 500 (lima ratus Gross Tonnage) atas permintaan Nakhoda atau atas perintah pengawas pemanduan setempat;
- c. Pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan pandu luar biasa pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dilakukan atas permintaan Nakhoda atau atas perintah pengawas pemanduan setempat;
- d. Pada perairan yang belum ditetapkan sebagai perairan wajib pandu atau perairan pandu luar biasa pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dapat

¹⁸ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2013), hlm. 90.

¹⁹ Lihat, Pasal 28 Permenhub Nomor 57 Tahun 2015.

diberikan atas permintaan Nakhoda atau atas perintah pengawas pemanduan setempat; dan

- e. Pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal diberikan atas dasar pertimbangan keselamatan, keamanan berlayar, perlindungan lingkungan maritim dan kelancaran berlalu lintas kapal.

Pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan. Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan dalam melakukan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal, wajib memenuhi persyaratan:²⁰

- a. Menyediakan sumber daya manusia pemanduan yang memenuhi persyaratan yang memiliki sertifikasi dan kualifikasi yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan;
- b. Menyediakan sarana bantu pemanduan yang memenuhi persyaratan sesuai dengan ukuran dan jumlah kunjungan kapal;
- c. Menyediakan prasarana pemanduan yang memenuhi persyaratan;
- d. Memberikan pelayanan pemanduan secara wajar dan tepat sesuai sistem dan prosedur pelayanan yang ditetapkan oleh pengawas pemanduan setempat;
- e. Memenuhi standar kinerja pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal;
- f. Melaporkan kegiatan pemanduan setiap 1 (satu) bulan kepada Direktur Jenderal; dan
- g. Otoritas Pelabuhan atau Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mengusulkan tarif untuk ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hal dan kewajiban kapal ketika melaksanakan hak alur laut kepulauan dinyatakan dalam Pasal 53 dan 54 UNCLOS 1982. Pasal 54 menyebutkan bahwa pelaksanaan hak dimaksud menunjuk kepada ketentuan di Pasal 39 UNCLOS 1982. Ketentuan yang ditunjuk itu sebenarnya merupakan ketentuan tentang lintas transit melalui selat untuk pelayaran internasional yang diterapkan secara mutatis mutandis terhadap pelayaran di alur laut kepulauan. Pasal 53 UNCLOS 1982 mengatur hak dan kewajiban kapal dan

²⁰ Lihat, Pasal 29 Permenhub Nomor 57 Tahun 2015.

ketika melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan. Pasal ini merupakan jaminan pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan bagi kapal dan pesawat udara. Selain itu, Pasal 53 (11) menyatakan bahwa kapal di alur laut kepulauan harus menghormati alur laut dan *traffic separation schemes* yang telah ada. Pasal 54 UNCLOS 1982 mengatur tentang kewajiban kapal dan pesawat udara melintas, kegiatan riset dan survei, kewajiban dari negara kepulauan dan peraturan perundang-undangan dari negara kepulauan dan peraturan perundangan-undangan dari negara kepulauan terkait dengan lintas alur laut kepulauan.

Kedaulatan merupakan konsep yang sangat penting dalam tertib hukum domestik maupun internasional, dan merupakan titik persinggungan antara kedua tertib hukum tersebut. Dalam hukum internasional, kedaulatan negara (*state sovereignty*) dan kesederajatan (*equality*) antar negara merupakan konsep yang diakui dan menjadi dasar bekerjanya sistem hukum internasional itu. Hukum internasional secara tradisional mengakui bahwa negara sebagai entitas yang merdeka dan berdaulat, berarti negara itu tidak tunduk pada otoritas lain yang lebih.²¹ Kedaulatan dan kesederajatan negara merupakan atribut yang melekat pada negara merdeka sebagai subjek hukum internasional. Pengakuan terhadap kedaulatan negara dan kesederajatan antar negara juga merupakan dasar bagi personalitas negara dalam sistem hukum internasional.²² Kedaulatan merupakan kekuasaan absolut atas suatu wilayah tertentu. Kekuasaan absolut atas wilayah tersebut menjadi dasar bagi pembentukan negara.

Penggunaan ruang laut hadir dalam berbagai dimensi dengan dampak dan cakupan mulai dari aspek teknis, aspek administrasi, hingga strategis. Dengan mengacu pada syarat lahirnya sebuah negara, permasalahan sektor maritim hadir dalam tiga dimensi yakni dimensi wilayah, pemerintahan, dan rakyat sebagai fokus dari pemanfaatan sumber daya kelautan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dalam hal ini, rakyat hadir sebagai subjek sentral dalam pembangunan sektor maritim. Karenanya, unsur wilayah dan pemerintahan harus dikelola untuk menjamin kesejahteraan masyarakat. Di perairan pedalaman, kedaulatan negara pantai pada dasarnya adalah mutlak dan kapal-kapal asing pun tidak mempunyai hak lewat di wilayah ini tanpa izin dari negara pantai. Di bagian-bagian laut wilayah yang

²¹ Miguel Marcos Gonzalez, *The Search for Common Democratic Standards Through International Law*, (Washington: Heinrich Boll Foundation North America, 2003), hlm. 1.

²² Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, (Oxford: Clarendon Press, 1990), hlm. 287.

merupakan selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional, seperti Selat Malaka dan Selat Singapura, terdapat pula hak lewat transit bagi kapal-kapal asing yang pada dasarnya lebih bebas dari hak *innocent passage* dan lebih mendekati hak *sea lanes passage*.

Delimitasi batas maritim antar negara merupakan penentuan batas wilayah atau kekuasaan antara satu negara dengan negara lain (tetangganya) di laut. Hal ini dapat memberikan keuntungan multi dimensi, misalnya dalam memfasilitasi pengelolaan lingkungan laut secara efektif dan berkesinambungan serta peningkatan keamanan maritim (*maritime security*).

Kepastian hukum yang menyertai penetapan batas maritim ini sangat berpengaruh kepada kegiatan ekonomi kelautan. Dalam melaksanakan jasa pandu, semua kegiatannya diatur di dalam peraturan yang telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Semua itu diharapkan agar kegiatan tersebut dapat berjalan dengan lancar. Pelayanan yang diberikan oleh pandu merupakan bantuan kepada Nakhoda atau pemimpin kapal untuk dapat mengambil tindakan yang tepat dalam rangka menjamin keselamatan dan keamanan berlayar, serta perlindungan lingkungan maritim.²³ Pandu dalam melaksanakan pelayanan pemanduan, keputusan akhir tetap berada di tangan Nakhoda atau pemimpin kapal. Dalam pelaksanaan pemanduan:²⁴

- a. Pandu wajib memberikan petunjuk dan keterangan yang diperlukan Nakhoda atau pemimpin kapal, serta membantu olah gerak kapal; dan
- b. Nakhoda atau pemimpin kapal harus memberikan keterangan mengenai data dan karakteristik yang berkaitan dengan olah gerak kapalnya kepada pandu.

Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dapat bekerja sama dengan badan usaha penyedia dan/atau pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal, dalam hal perairan tersebut belum ditetapkan sebagai perairan wajib pandu atau perairan pandu luar biasa, dan perairan tersebut telah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu atau perairan pandu luar biasa namun belum ada pelimpahan pelaksanaan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal. Kerja sama pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal bersifat sementara, sampai Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit

²³ Lihat, Pasal 24 Permenhub Nomor 57 Tahun 2015.

²⁴ Lihat, Pasal 25 Permenhub Nomor 57 Tahun 2015.

Penyelenggara Pelabuhan dapat melaksanakan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal. Badan usaha penyedia dan/atau pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal, wajib memenuhi persyaratan.²⁵

Faktor-faktor kesiapan pemanduan maupun kesiapan dermaga atau oleh sebab-sebab lain yang ditimbulkan oleh pihak kapal sendiri, maka waktu tunggu terdiri dari *waiting time net* (WTN), dan *postpone time* (PT). Kemampuan penanganan barang dapat diukur dengan melihat jumlah muatan atau barang yang secara rata-rata melewati atau melalui dermaga (*berth*) dan gudang (*shed*) atau lapangan penumpukan (*open storage*) dalam satuan waktu tertentu. Pengawasan untuk memantau dan memonitor terhadap kapal-kapal yang berlabuh untuk kegiatan menunggu *order*, perbaikan ringan, ganti *crew* atau tidak lagi digunakan (*laid up*) atau yang menunggu pandu. Stasiun pandu di dunia umumnya telah dilengkapi dengan peralatan navigasi modern seperti ECDIS (*electronic chart data information system*), radar, AIS (*Automatic Identification System*) dan juga VTIS (*Vessel Traffic Information System*) yang berfungsi mengawasi dan mengatur lalu-lintas kapal di pelabuhan.

Dalam pelaksanaan pelayanan pandu di pelabuhan yang memiliki alur pelayaran pada umumnya dibagi dua, yaitu pandu bandar yang memandu kapal-kapal di kolam pelabuhan ke batas luar perairan wajib pandu, atau sebaliknya. Tugas lain adalah membantu syahbandar dalam tugas-tugas keselamatan pelayaran dan juga mengawasi serta mengamati alur pelayaran, baik dari pendangkalan maupun pencemaran perairan. Dalam melaksanakan tugas pemanduan diperlukan sarana penunjang yaitu motor pandu sebagai penjemput atau pengantar pandu ke tengah laut, kapal tunda yaitu untuk membantu menyandarkan kapal, maupun untuk mengawal pada alur pelayaran sempit, dan regu kepil (regu kepil darat dan regu kepil laut) untuk membantu mengikat atau melepas tali kapal.²⁶

Pelayaran di dalamnya terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Pengawasan pemanduan sebagai kunci menjaga kedaulatan teritorial dalam rangka mewujudkan

²⁵ Lihat, Pasal 31 dan Pasal 32 Permenhub Nomor 57 Tahun 2015.

²⁶ Haryono dan Benny Agus Setiono, *Sistem, Op.Cit.*, hlm. 139-140.

kesejahteraan yang diselenggarakan Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan yang telah mendapatkan penetapan (izin) dari Menteri yang kemudian dilimpahkan kewenangan kepada Direktorat Jenderal untuk melakukan penelitian, evaluasi dan verifikasi dengan melibatkan Sekretariat Jenderal terhadap pemenuhan persyaratan sebagai berikut:²⁷

- a. Penelitian, evaluasi dan verifikasi dokumen;
- b. Penelitian, evaluasi dan verifikasi fisik terhadap pemenuhan sumber daya manusia pemanduan yang memenuhi persyaratan dan memiliki sertifikasi dan kualifikasi yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan antara lain:
 - 1) Pandu yang memiliki kontrak kerja dalam jumlah sesuai gerakan kapal per hari;
 - 2) Operator radio pemanduan;
 - 3) Awak kapal sarana bantu pemanduan; dan
 - 4) Personil manajemen operasional pemanduan dan penundaan kapal.
- c. Penelitian, evaluasi dan verifikasi fisik terhadap pemenuhan sarana bantu pemanduan yang memenuhi persyaratan dalam jumlah sesuai dengan ukuran dan gerakan kapal per hari; dan
- d. Penelitian, evaluasi dan verifikasi fisik terhadap pemenuhan prasarana pemanduan yang memenuhi persyaratan.

Penyelenggaraan pemerintahan dalam organisasi negara dilakukan pertama-tama menurut asas sentralisasi di mana segala pembuatan dan pelaksanaan kebijakan berlangsung sepenuhnya di tataran nasional, baik secara terpusat atau pun melalui instansi (*field administration*,) yang memperoleh pelimpahan wewenang dan membentuk relasi kewenangan intraorganisasi. Dalam makna substantif, kewenangan disebut oleh Cheema dan Rondinelli maupun Taliziduhu Ndraha sebagai *authority*²⁸ dan oleh Hans Antlov disebut sebagai *power*.²⁹ Dalam konteks makna kewenangan mesti dibedakan dari makna urusan. Sebagaimana ditulis Situmorang, bahwa: “Secara

²⁷ Lihat, Pasal 35 Permenhub Nomor 57 Tahun 2015.

²⁸ Kewenangan adalah padanan *authority*, yang diartikan Ndraha sebagai “*the power or right delegated; the power to judge, act or command*”. Singkatnya, kewenangan adalah kekuasaan yang sah. Lihat, Taliziduhu Ndraha, *Kybernologi: Ilmu Pemerintahan Baru*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2011), hlm. 85.

²⁹ Sodjuangon Situmorang, *Model Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Provinsi dan Kabupaten/Kota*, Disertasi pada Studi Doktor Ilmu Hukum Universitas Indonesia, 2002, hlm.32.

konseptual, kewenangan tidak bisa disamakan dengan urusan pemerintahan, karena kewenangan dapat diartikan sebagai hak dan/atau kewajiban menjalankan satu atau beberapa fungsi manajemen (pengaturan, perencanaan, pengorganisasian, pengurusan, pengawasan) atas suatu objek tertentu yang ditangani pemerintah”.³⁰

Kewenangan jelas memiliki kedudukan penting dan merupakan konsep inti ilmu hukum. Hal demikian terlepas dari sejumlah kritikan yang ada terkait penggunaan prinsip legalitas dan demokrasi dalam penyelenggaraan urusan negara di mana tindakan pemerintah harus memperoleh legitimasi rakyat yang secara formal tertuang dalam dasar *legal* (UU) tertentu. Dalam kerangka pikir tersebut, seperti disimpulkan Ridwan dari pendapat sejumlah pakar, substansi prinsip legalitas adalah kewenangan, yang diartikan sebagai kemampuan untuk melakukan tindakan hukum tertentu. Sementara menyangkut sumber dan cara memperolehnya, kewenangan diklasifikasi atas atribusi, delegasi, dan sebagian pakar menambah satu klasifikasi lagi, yakni mandat. Klasifikasi tersebut juga membawa konsekuensi berbeda dalam arah tanggung jawab dan pihak yang bertanggung jawab.³¹

Pengaturan pelimpahan wewenang dalam UUAP yang begitu ketat ini dimaksudkan untuk menjamin kepastian dan memperjelas pertanggungjawaban. Sehingga dalam praktik akan meminimalisir saling lempar tanggung jawab antar pejabat pemerintah. Jika kewenangan itu atribusi, maka pertanggungjawabannya melekat pada badan/pejabat yang memperoleh wewenang tersebut. Begitu juga dengan kewenangan delegasi, pertanggungjawabannya melekat pada badan/pejabat yang menerima wewenang delegasi. Berbeda halnya dengan Mandat, pada dasarnya atasan pejabat dapat memberikan mandat kepada bawahan kecuali peraturan perundang-undangan melarang atau tidak memungkinkan. Mandat diperoleh dari sumber kewenangan atribusi atau delegasi. Pertanggungjawaban pelaksanaan mandat tidak beralih ke penerima mandat melainkan tetap berada pada pemberi mandat. Oleh karena itu, Mandat hanya dapat diberikan terkait dengan pelaksanaan tugas rutin atau tugas sehari-hari dan penerima mandat tidak berwenang mengambil keputusan/tindakan yang bersifat strategis yang berdampak pada perubahan status hukum pada aspek organisasi, kepegawaian, dan alokasi anggaran.

³⁰ *Ibid.*, hlm. 32.

³¹ Ridwan HR, *Hukum... Op.Cit.*, hlm. 90-98.

Wewenang atau kewenangan (*bevoegdheid*) pada prinsipnya merupakan kemampuan atau kekuasaan untuk melakukan tindakan-tindakan hukum tertentu. Kewenangan memiliki kedudukan penting dalam kajian hukum tata negara dan hukum administrasi. Pada dasarnya, wewenang merupakan pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik. Dalam hal pelimpahan kewenangan pengelolaan pemanduan kapal kepada Badan usaha pelabuhan, pengelola terminal khusus, dan badan usaha penyediaan dan/atau pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal yang melaksanakan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal wajib.³²

- a. Memberikan pelayanan pemanduan secara wajar dan tepat sesuai sistem dan prosedur pelayanan yang ditetapkan oleh pengawas pemanduan setempat;
- b. Menjaga validasi sertifikasi sumber daya manusia pemanduan, sarana bantu dan prasarana pemanduan;
- c. Memenuhi standar kinerja pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal antara lain memenuhi tingkat kecukupan dan kehandalan sumber daya manusia pemanduan sarana bantu dan prasarana pemanduan;
- d. Melaporkan apabila terjadi hambatan dalam pelaksanaan pemanduan kepada pengawas pemanduan;
- e. Menetapkan tarif pemanduan dan penundaan kapal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- f. Membayar kontribusi kepada negara berupa penerimaan negara bukan pajak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku; dan
- g. Melaporkan kegiatan pemanduan setiap 1 (satu) bulan kepada Direktur Jenderal.

Beroperasinya kapal pandu Singapura di wilayah teritorial Indonesia, jelaslah menyalahi aturan sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran *Jo.* Permenhub No. 57 Tahun 2005. Hal ini merupakan kelemahan dalam pengawasan dan penegakan hukum. Kapal pandu Singapura yang melakukan kegiatan pemanduan kapal di teritorial Indonesia merupakan pelanggaran atas kedaulatan negara yang merupakan kekuasaan

³² Lihat, Pasal 37 ayat (1) Permenhub Nomor 57 Tahun 2015.

tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya asal saja kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional.

Kedaulatan merupakan salah satu prinsip dasar bagi terciptanya hubungan internasional yang damai. Kedaulatan atas wilayah adalah kewenangan yang dimiliki suatu negara untuk melaksanakan kewenangannya sebatas dalam wilayah-wilayah yang telah menjadi bagian dari kekuasaannya. Sedangkan kedaulatan teritorial dapat diartikan sebagai kedaulatan yang dimiliki oleh suatu negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksekutif di wilayahnya demi menjaga keselamatan kapal dan muatannya pada waktu kapal memasuki alur pelayaran, nakhoda memerlukan pemanduan kapal yang mengerti secara detail tentang alur pelayaran yang akan dilaluinya. Dalam Pasal 198 UU Pelayaran, mengatur secara tegas mengenai pemanduan kapal, yaitu:

- a. Untuk kepentingan keselamatan dan keamanan berlayar, serta kelancaran berlalu lintas di perairan dan pelabuhan, Pemerintah menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.
- b. Setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa menggunakan jasa pemanduan.
- c. Penyelenggaraan pemanduan dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan dan dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan.
- d. Penyelenggaraan pemanduan dipungut biaya.
- e. Dalam hal Pemerintah belum menyediakan jasa pandu di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa, pengelolaan dan pengoperasian pemanduan dapat dilimpahkan kepada pengelola terminal khusus yang memenuhi persyaratan dan memperoleh izin dari Pemerintah.
- f. Biaya pemanduan dibebaskan bagi:
 - 1) Kapal perang; dan
 - 2) Kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan.

Tujuan penugasan pandu di atas kapal adalah untuk memberikan asistensi kepada nakhoda dalam rangka keselamatan pelayaran. Dalam kegiatan pemanduan kapal merupakan salah satu upaya untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran. Dalam Penjelasan Pasal 198 ayat (1) UU

Pelayaran, menyatakan yang dimaksud dengan “perairan wajib pandu” adalah wilayah perairan yang karena kondisinya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran GT 500 (lima ratus Gross Tonnage) atau lebih. Dan yang dimaksud “perairan pandu luar biasa” adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan tetapi apabila Nakhoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pemanduan. Kendala yang dihadapi dalam penerapan pemanduan yaitu aspek operasional pengendalian pemanduan kapal belum berjalan secara optimal dan dari aspek hukum pelaksanaan penegakan hukum. Dalam hal ini, jelaslah bahwa negara pantai yang mempunyai kedaulatan berhak untuk mengambil tindakan penegakan hukum yang diperlukan terhadap siapa pun yang melanggar peraturan perundangundangan negara tersebut.

Dalam Pasal 1 UNCLOS 1982 mengenai laut teritorial menyatakan, laut teritorial merupakan satu jalur yang terletak disepanjang pantai suatu negara berada di bawah kedaulatan negara pantai tersebut. Di laut teritorial semua kapal dari semua negara, baik negara berpantai ataupun tidak berpantai, dapat menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial, demikian dinyatakan dalam Pasal 17 UNCLOS 1982. Hal ini berarti, meskipun laut teritorial berada di bawah kedaulatan negara pantai, kedaulatannya itu dibatasi oleh ketentuan hukum internasional, yaitu adanya hak lintas damai bagi kapal asing di perairan laut teritorial tersebut, seperti yang diatur dalam Pasal 2 ayat (2) UNCLOS 1982.

PENUTUP

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kedaulatan negara pantai atas wilayah teritorinya adalah kedaulatan mutlak (yang mana pada kedaulatan mutlak tersebut terdapat juga hak kapal asing yaitu Hak Lintas Damai yang mana hak tersebut akan dielaborasi pada bagian di bawah).
2. Penegakan hukum terhadap kapal pandu Singapura harus tegas dilakukan karena telah melanggar kedaulatan negara, di aman pentingnya pemanduan kapal untuk menciptakan keselamatan pelayaran, di samping menjaga kedaulatan negara dan nilai ekonomis yang dapat diciptakan melalui kegiatan pemanduan tersebut.

3. Peran pemanduan kapal tidak hanya berperan dalam keselamatan pelayaran namun juga bisa berperan dalam memberikan informasi jika terdapat aktivitas ilegal seperti ada penangkapal ikan ilegal diwilayah teritorial kita atau kegiatan menaikan dan menurunkan orang yang melanggar peraturan keimigrasian, juga kegiatan ilegal dengan menurunkan atau menaikan barangbarang yang melanggar peraturan kepabeanan, dan juga dengan lebih berhati-hati dalam bernavigasi serta menegur kapal lain yang melanggar peraturan Nasional maupun Internasional di wilayah teritorial Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Aristotle sebagaimana dikutip dalam Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrajat, *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*, Bandung: Nuansa Cendekia, 2009.
- Departemen Perhubungan, *Pengembangan Comercial Code di Bidang Pelayaran*, Jakarta: Ringkasan Eksekutif, tanpa tahun.
- Haryono dan Benny Agus Setiono, *Sistem Operasional Pelayanan Pemanduan Kapal Terhadap Keselamatan Kapal PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya*, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan, Vol. 2, No. 2, Maret 2013.
- Hugo Krabbe, *The Modern Idea State of the State*, New York and London, D. Appleton and Company, 1922.
- Ika Citra Sari, dkk, *Peran Approaching Time Dalam Peningkatan Pelayanan Jasa Pemanduan Kapal di Pelabuhan Utama Tanjung Priok*, Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan, Vol. 7, No. 2 November 2016.
- James J. Sheehan, *The Problem of Sovereignty*, Journal The American History Review Vol. 111 No. 1 February 2006. Oxford, Oxford University Press, 2009.
- Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrajat, *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*, Bandung, Nuansa Cendekia, 2009.
- Laica Marzuki, *Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan Dalam Konteks Perkembangan Kompetensi Peradilan Tata Usaha Negara*, PTUN Jakarta, 2014.

- Marbun, SF., *Peradilan Administrasi Negara dan Upaya Administratif di Indonesia*, Yogyakarta, Liberty, 1997.
- Miguel Marcos Gonzalez, *The Search for Common Democratic Standards Through International Law*, Washington, Heinrich Boll Foundation North America, 2003.
- Mochtar Kusumaatmadja dan Eddy R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung, Alumni, 2003.
- P. Joko Subagyo, *Perkembangan Hukum Laut Indonesia*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal.
- Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2013.
- Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013.
- SF. Marbun, *Peradilan Administrasi Negara dan Upaya Administratif di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1997.
- Sodjuangon Situmorang, *Model Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Provinsi dan Kabupaten/Kota*, Disertasi pada Studi Doktor Ilmu Hukum Universitas Indonesia, 2002.
- Sodjuangon Situmorang, *Model Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Provinsi dan Kabupaten/Kota*, Disertasi pada Studi Doktor Ilmu Hukum Universitas Indonesia, 2002.
- Solly Lubis, M., *Ilmu Negara*, Bandung, Mandar Maju, 2007.
- Starke, J.G., *Introduction to International Law*, London, Butterworths, 1984.
- Supply Chain, *Saresehan Indonesia Poros Maritim: Kedaulatan Maritim Indonesia*, Jakarta, Jurnal SCI, 2015.
- Taliziduhu Ndraha, *Kybernologi: Ilmu Pemerintahan Baru*, Jakarta, Rineka Cipta, 2011.
- Umar Aris, *Politik Hukum Mahkamah Pelayaran di Negara Poros Maritim*, Jakarta, Kementrian Perhubungan, 2016.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen Keempat.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).
- Undang-Undang Pelayaran