



## Strategi Mempertahankan Eksistensi Pelabuhan Sunda Kelapa Sebagai Heritage Bangsa Dan Cagar Budaya Indonesia

Herwin Nasution<sup>1</sup>, Warsono<sup>2</sup>, Bambang Ristiano<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Program Studi Ketatalaksanaan dan Kepelabuhanan, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta

Jl. Marunda Makmur No. 1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150

disubmit pada : 15/3/19

direvisi pada : 3/4/19

diterima pada : 12/4/19

### Abstrak

Penelitian ini di latar belakang oleh keinginan memberikan sumbangan pemikiran di bidang maritim. Pemilihan Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai objek dan lokus penelitian dikarenakan Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai pelabuhan rakyat yang berlokasi di DKI Jakarta. Cagar budaya yang berusia tua merupakan bukti sejarah Indonesia karena pernah jaya pada masanya yaitu pada abad ke 5. Stasiun Beos dan Taman Fatahillah sudah selesai di revitalisasi sehingga layak menjadi destinasi wisata sedangkan Pelabuhan Sunda Kelapa belum di revitalisasi. Walaupun belum layak jadi destinasi wisata namun wisatawan tetap berkunjung kesana. Sebelum revitalisasi terlaksana, seharusnya pelabuhan rakyat tersebut tetap tertata dengan rapi dengan kapal-kapal tradisionalnya, tertib, aman, bersih, dan indah. Oleh karenanya wajib segera di revitalisasi dan akan berhasil apabila dilaksanakan dengan strategi-strategi yang terencana berdasarkan masterplan. Syahbandar selaku kordinator di kawasan pelabuhan harus mengkoordinasikannya dengan PEMDA DKI Jakarta, KSOP/ Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan PT. Pelindo, antara lain dengan membuat strategi khusus untuk jangka pendek dengan penegakan hukum, membuat zonasi dan master plan disamping strategi umum jangka panjang.

Copyright © 2019, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN:1979-4746

Kata Kunci : Pelabuhan, Pelayaran rakyat, cagar budaya, strategi, kapal Pelra

Permalink/ DOI: <https://doi.org/10.36101/msm.v12i1.65>

### 1. PENDAHULUAN

Pelabuhan Sunda Kelapa adalah nama salah satu Pelabuhan konvensional di Indonesia, letaknya di ibu kota Negara, di ujung utara DKI Jakarta dan telah ada sejak abad ke lima. Telah menjadi legenda dunia dan merupakan bukti sejarah Jakarta dan Indonesia. Bangsa besar adalah bangsa yang menghargai Sejarah bangsanya, menghormati leluhurnya, menjaga warisan (heritage) leluhurnya.

Sampai sekarang daerah ini tetap dianggap penting karena pelabuhan ini masih beroperasi, bukti sejarah, juga dikarenakan desa di sekitar pelabuhan Sunda Kelapa merupakan cikal bakal dari Kota Jakarta yang ada saat ini dengan nama pertama “Bandar Kalapa”. Bandar Kalapa merupakan pelabuhan milik kerajaan “Pakuan Pajajaran” dengan ibu kota kota Bogor (yang sekarang) [1]. Kerajaan Pakuan Pajajaran kemudian direbut oleh pasukan Kerajaan Demak dan Cirebon yang dipimpin oleh Raja Fatahillah yang kita kenal sebagai Raja Falatehan [2].

\*) Penulis Korespondensi :

Email : herwin\_nasution@dephub.go.id

Fakta membuktikan bahwa kejayaan Pelabuhan Sunda Kelapa semakin hari semakin berkurang. Antara lain penyebabnya adalah dengan dibangunnya pelabuhan Samudera 15 km dari pelabuhan Sunda Kelapa, yang saat ini menjadi Pelabuhan Tanjung Priok. Ketika itu, tujuan membangun pelabuhan Samudera di Tanjung Priok adalah untuk mengimbangi keberadaan Pelabuhan Samudera di Singapore dan di Malaca, Malaysia. Akhirnya Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi pelabuhan local saja, antar pulau disinggahi kapal kapal tradisional, kapal lokal atau kapal perintis.

Baru-baru ini peneliti mengunjungi Pelabuhan Sunda Kelapa, pelabuhan masih tetap beroperasi, masih dikunjungi wisatawan lokal maupun manca negara, masih ramai, barang barang bertumpuk namun kelihatan kurang tertata dengan rapi, ada penumpukan barang, semen, kayu, besi batangan, gunung pasir, ditemukan banyak kontainer, terjadilah *marine pollution*, *annex 1* sampai dengan *annex 6* [3] yang dibuktikan dengan depan dermaga kotor, sampah dimana mana, pantai dan lautnya hitam, darat nya tidak bersih, rapi dan terjadi *air pollution* (polusi udara) karena ada tumpukan pasir, kurangnya penghijauan.

Ketika menanyakan kepada Pimpinan BUP, kami mendengarkan penjelasan bahwa kontainer-kontainer tersebut tidak diangkut dengan kapal tradisional tetapi diangkut dengan kapal kecil atau kapal perintis yang berlabuh bersebelahan dengan pelabuhan konvensional (Pelayaran Rakyat) yaitu di terminal lokal Sunda Kelapa.

Secara alami orang akan cenderung mempergunakan container, sehingga kapal yang masuk pelabuhan Sunda Kelapa pun akan berkurang dan bahkan hilang. Meninjau lapangan penumpukan juga sempit, keadaannya semrawut, jalan kendaraan, truk, mobil, motor, orang, bercampur jadi satu sehingga kesannya kurang rapi dan tidak indah. Timbul ke khawatiran peneliti bahwa

suatu saat nanti, terminal konvensional kapal kapal Pelra ini benar-benar hilang, tergusur oleh pelabuhan lokal di sebelahnya dan disinggahi oleh kapal lokal dan kapal Perintis saja dan memuat kontainer kontainer. Pada akhirnya Pelabuhan Sunda Kelapa yang tradisional itu hanya tinggal nama, hanya ada dalam kenangan.

Dilihat dari besaran tarif Jasa Kepelabuhanan, penghasilan uang jasa kepelabuhanan di terminal lokal akan lebih besar apabila dibandingkan dengan jasa kepelabuhanan dari terminal Pelayaran Rakyat karena Pemerintah menetapkan tarif Jasa Kepelabuhanan di pelabuhan rakyat lebih kecil. Salah satu tugas dari Pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yaitu sebagai Pembina Kepelabuhanan dan angkutan perairan, disamping sebagai Regulator pelabuhan. PT. Pelindo sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang berfungsi sebagai operator supaya tetap mempunyai misi yang sama dengan pemerintah dan tetap mempertahankan eksistensi Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai pelabuhan pelayaran rakyat yang tetap dikunjungi oleh kapal kapal tradisional.

Pelabuhan Sunda Kelapa merupakan *heritage* bangsa dan ditetapkan sebagai cagar budaya Kota Tua yang wajib kita lindungi bersama. Mempertahankan keberadaan pelabuhan pelayaran rakyat ini menurut kami jauh lebih penting daripada menggusurnya dengan menjadikan seluruh kawasan tersebut menjadi pelabuhan lokal. Sebab dalam kehidupan nyata uang bukanlah segala-galanya, karena ada hal hal penting lainnya yang harus dilestarikan yaitu menjaga sejarah bangsa, menjaga *heritage* bangsa. Pelabuhan Sunda Kelapa adalah bukti sejarah manusia, yang telah melegenda sampai ke manca negara dan pernah mengukir sejarah Bangsa Indonesia sebagai negara maritim yang hebat, negara bahari dan sejak tahun 1999 telah ditetapkan sebagai cagar budaya sekaligus

sebagai tujuan wisata nasional dan mancanegara.

Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai aset bangsa merupakan salah satu bukti bahwa bangsa ini pernah jaya sebagai negara bahari, misalnya:

- a. Memiliki beberapa pelabuhan yang disinggahi kapal asing;
- b. Dapat membuat kapal tradisional yang tangguh seperti kapal phinisi;
- c. Memiliki pelaut yang tangguh yang mampu berlayar se antero dunia pastinya mempunyai ilmu kepelautan yang tinggi;
- d. Dikenal sebagai pedagang yang tangguh, menjual rempah rempah dan komoditi ekspor Indonesia lainnya yang tersohor di dunia.

Dari peninjauan lapangan inilah, timbul keinginan dari tim peneliti untuk dapat menyumbang pemikiran kepada pemerintah, dalam hal ini Direktur Pelabuhan dan Pengerukan, Direktur Lalu Lintas Angkutan Laut, KSOP Pelabuhan Sunda Kelapa, dan PT. Pelindo sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang mengelola kawasan tersebut dan PEMDA DKI Jakarta yang bertanggung jawab kepada cagar budaya. Dengan kata lain, ingin turut serta bersama sama mencari jalan keluar (solusi) terbaik untuk mempertahankan warisan (*heritage*) Pelabuhan Sunda melalui penelitian tentang Strategi mempertahankan eksistensi pelabuhan Sunda Kelapa sebagai pelabuhan konvensional.

Adapun masalah yang dikaji dalam penelitian ini yaitu membuat strategi khusus dan umum agar dapat mewujudkan existensi pelabuhan Sunda Kelapa sebagai *heritage* bangsa dan Cagar budaya Indonesia dengan cara melestarikan serta revitalisasi Pelabuhan.

## 2. METODE

Penelitian ini merupakan penelitian diskriptif kualitatif. Waktu dan tempat penelitian dilakukan di Pelabuhan Tanjung Perak tanggal 22 s/d 24 Maret 2019 dan

dilanjutkan ke Pelabuhan Sunda Kelapa untuk study banding dan field survey yaitu tanggal 23 April 2019.

Metode pendekatan yang dipergunakan adalah metode yuridis normative [6], yaitu penelitian yang mengkaji asas hukum, hukum/perundang undangan, terutama yang berkaitan dengan implementasi hukum tentang Cagar budaya, yang kebetulan berada di kawasan pelabuhan Sunda Kelapa yang masih exist.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelabuhan Sunda Kelapa merupakan *heritage* dari Kerajaan Pakuan yang lahir pada abad ke 5, pusat pemerintahannya di Kota Bogor yang sekarang. Abad berganti abad, pemerintahannya pun sudah silih berganti mulai dari kerajaan yang satu ke kerajaan yang lain, dari penjajahan Belanda, Jepang, Inggris, sampai Indonesia Merdeka.

Sejak Mei 2008 pelabuhan Sunda Kelapa dikelola berdasarkan Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan turunannya [4], yang menetapkan BUP sebagai operator dan Otoritas Pelabuhan (OP) sebagai regulator.

Kemudian instansi pemerintah yang memiliki jabatan tertinggi dalam pengelolaan Pelabuhan Sunda Kelapa adalah Syahbandar, sebagaimana diatur dalam Bab I, pasal 1 butir 56, disebutkan bahwa syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan perundang undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Selanjutnya, dalam pasal 111 ayat 1, Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepabeanaan, keimigrasian, kekarantinaan dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya, pada ayat 2, koordinasi dilaksanakan oleh Syahbandar sebagaimana yang disebutkan pada ayat 1, dalam rangka pengawasan dan

penegakan hukum di bidang keselamatan Pelayaran.

Pada Pasal 80 ayat 4, berbunyi “....fungsi keselamatan dan keamanan Pelayaran dilaksanakan Syahbandar”, meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan (kapal), pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritime (Marpol Convention 1973/ 1978, annex 1 s.d. annex 6).

Dengan adanya *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code 1974/ 1978*, seorang Syahbandar adalah seorang pejabat tertinggi di pelabuhan yang mewakili Negara di pelabuhan, disebut *Port State Officer (PSO)*, bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan kapal dan Pelabuhan, berhak memberangkatkan kapal, menahan kapal, menandatangani buku pelaut dll dan menentukan apakah pelabuhan aman, normal atau disebut siaga 1.

Berdasarkan undang undang nomor 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya [5], pemilik cagar budaya berkewajiban menjaga cagar budaya, merawat cagar budaya, sedangkan PEMDA berhak menetapkan Cagar Budaya dan melestarikan, merevitalisasi dan mengawasinya jangan sampai punah. Karenanya penetapan Gubernur DKI Jakarta dengan PERDA nomor 9 tahun 1999 tentang Penetapan Cagar Budaya di DKI Jakarta sudah benar, karena pengelola pelabuhan adalah pihak lain yaitu BUP, PT.Pelindo II dan koordinator pelabuhan adalah Syahbandar, maka sesuai dengan peraturan hukum pelestarian, revitalisasi pelabuhan Sunda Kelapa pengendaliannya dilaksanakan oleh Syahbandar selaku koordinator.

Berdasarkan pengamatan peneliti, revitalisasi pelabuhan Sunda Kelapa tidak berjalan dengan baik, sedangkan cagar budaya Stasiun Kota dan Taman serta Museum Fatahilah berjalan lancar dan sudah menjadi destinasi wisata kebanggaan DKI Jakarta. Karena pemiliknya PEMDA sendiri maka

upaya revitalisasi cepat terlaksana. Sedangkan Stasiun Kereta api, kondisinya selalu terjaga karena Stasiun ini tidak pernah berhenti dioperasikan dan PT. KA termasuk yang pintar menjaga asset stasiunnya maupun kereta api tuanya masih bisa dioperasikan, dinikmati wisatawan dan mempunyai museum kereta api di Ambarawa. Disamping itu memelihara rute- rute lama dengan kereta api tua tetapi tetap bisa jalan (beroperasi) dan nyaman karena semua sudah menggunakan AC .

Berdasarkan *field survey* yang kami lakukan di Pelabuhan Sunda Kelapa, ternyata masalahnya sangat ruwet dan banyak hal yang harus kita fahami. Yang jelas adanya pelabuhan rakyat dikarenakan adanya kapal-kapal tradisional, yang kita sebut kapal pelra. Kita menyaksikan semua pelabuhan rakyat di Indonesia mati suri, hidup segan mati tak mau, seiring dengan keadaan pelabuhannya maka kapal kapal nya pun demikian.

Kondisi tersebut tidak dapat dibiarkan, karena kapal kapal itu satu paket dengan pelabuhannya dan harus diselamatkan dengan pertimbangan antara lain sebagai berikut :

- a. mengingat bahwa kapal kapal tradisional ini masih kita perlukan sampai kapanpun, kapal penugasan PT.Pelni, kapal kapal perintis dan kapal tol laut belum sepenuhnya dapat menggantikan peran kapal rakyat ini.
- b. mengingat Negara kita adalah Negara kepulauan terdiri dari lebih kurang 17,850 pulau besar dan kecil dan tidak semuanya mempunyai pelabuhan yang dapat dimasuki oleh kapal jenis lain,
- c. Sudah terbukti bahwa sejak dahulu kala, selama ini kapal kapal tradisional telah mampu memasuki pulau pulau terpencil membawa kebutuhan pangan , sandang dan papan masyarakat.

Untuk itu perlu campur tangan pemerintah untuk membenahi perusahaan pelayaran pelra. Hal ini sesuai dengan ketentuan bahwa pembinaan pelabuhan dan angkutan perairan

berada ditangan pemerintah agar supaya dapat bangkit kembali dengan memberikan bantuan teknis, modal, diklat kepada ABK tanpa biaya, menata rutenya, memberikan muatan-muatan tertentu agar supaya kapal rakyat selalu ada muatannya sehingga dapat berlayar dengan teratur, sekaligus memperbaiki pelabuhan rakyatnya tempat kapal kapal tradisional (Pelra) berlabuh. Tak jarang kapal kapal pelra ini juga mengangkut penumpang dari dan ke pulau pulau terpencil.

Dari data yang kami dapatkan bahwa pada tahun 2017 jumlah kapal masuk/ keluar di pelabuhan Sunda Kelapa sebanyak 976/ 972 kapal dengan jumlah kargo 484,665 ton. Sedangkan pada tahun 2018 jumlah kapal masuk/ keluar sebanyak 801/ 793 kapal dan kargo sebanyak 373, 335 ton. Jadi rata-rata di tahun 2017, jumlah kunjungan kapal masuk/ keluar rata rata 81 kapal / bulan, sedangkan kargonya 43.56 ton/ bln. Pada tahun 2018 jumlah kunjungan kapal masuk/ keluar 71 kapal dan muatannya 31 ton/bln.

Dari data tersebut, walaupun semakin menurun, masih ada sedikit harapan untuk bangkit lagi, menghidupkannya lagi karena jumlahnya masih menjanjikan. Harapannya pemerintah lebih intens memperhatikan nasib mereka dengan memperhatikan hal-hal berikut:

- a. memberikan muatan tertentu untuk diangkut, apabila memungkinkan muatan rutin, pasti, dengan kontrak angkut multi years;
- b. Dari data jumlah kapal yang masuk/keluar terlihat penurunan yang banyak, sehingga upaya peningkatan kapasitas kapal pelra ini harus disegerakan. Pemikiran untuk menghapuskannya dari bumi Indonesia harus di buang jauh mengingat banyak orang yang bergantung kehidupannya dengan operasional kapal pelra ini.
- c. Issue kontainerisasi memang tidak terelakkan mengingat orang mau yang praktis, tetapi dengan menyikapi hal tersebut, maka kapal-kapal di design atau

direnovasi agar dapat menampung kontainer-kontainer mini, misalnya dengan besaran 1m<sup>3</sup> saja, tentunya harus ada bantuan tangan oleh pemerintah.

- d. Memberikan suntikan modal kepada pengusaha yang serius ingin membenahi perusahaannya, tentunya dengan bantuan perbankan dan pemerintah.
- e. Pelabuhan Sunda kelapa belum memiliki *Masterplan*, padahal Pelabuhan tanpa *master plan* boleh dikata tidak dapat berkembang dan dikembangkan, penawaran kepada investor pun sulit.
- f. Sebagai Pelabuhan *heritage* dan cagar budaya, kita wajib melestarikan Pelabuhan ini dengan cara revitalisasinya, dengan membuat zonasi pelabuhan rakyat dengan penetapan lokasi untuk kolam labuh, sandar, dermaga dan penumpukannya, serta penetapan zonasi zonasi yang lainnya.

Berdasarkan Undang Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah nomor 20 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, hendaknya:

- a. setiap pelabuhan harus memiliki *master plan* meliputi DLKR dan DLKP, artinya KSOP Pelabuhan Sunda Kelapa yang menetapkan DLKR dan DLKP juga mendesign wujudnya bukan hanya BUP PT. Pelindo II. Paling tidak ada koordinasi tiga pihak yang di koordinir oleh Syahbandar, yaitu antara KSOP, BUP dan PEMDA DKI Jakarta karena dengan *master plan* banyak hal yang dapat dilakukan;
- b. berdasarkan *SOLAS Convention* 1974/1978 Bab 11, *International Ship and Port facility Security*, Syahbandar ditetapkan sebagai *Port State Officer (PSO)* berhak mengatur, menertibkan, memastikan kawasan pelabuhan selamat dan aman, dalam keadaan Siaga 1 (satu), artinya dalam keadaan normal.

Memahami bahwa BUP yang menginginkan pemasukan yang sebanyak-

banyaknya, namun tidak boleh melupakan bahwa kendali keselamatan dan keamanan kapal dan pelabuhan ada di syahbandar.

Apabila tidak melestarikan dan melaksanakan revitalisasi sebagaimana tersebut dalam undang-undang nomor 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya, bahwa kita wajib melestarikan Cagar budaya, berarti kita telah membiarkan bukti sejarah kejayaan bangsa hilang, warisan pelabuhan hilang, yang mana dalam hukum pidana disebut “pembiaran” dan sudah ada saksinya. Syahbandar sebagai penanggung jawab beratnggung jawab atas pembiaran tersebut dan sanksinya pidana penjara dan denda, kalau PNS di penjara, diberhentikan dengan tidak terhormat.

Dalam azas hukum dikenal “*azas lex specialis derogate generale*”, artinya hukum/peraturan khusus di menangkan atas hukum/peraturan umum. Jadi dengan pembahasan di atas, undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai peraturan umumnya sedangkan undang-undang no 11 tahun 2010 sebagai cagar budaya.

PEMDA, baik Gubernur, Walikota/Bupati harus menetapkan cagar budaya di wilayahnya, apabila bukan PEMDA pemiliknya maka yang melakukan revitalisasi adalah pemilik cagar budaya tersebut, dalam hal ini Ditjen Perhubungan laut / KSOP dan BUP PT. Pelindo II cabang Pelabuhan Sunda Kelapa. Singkat kata, satu kata yang sangat manis yaitu “kordinasi”. Lakukan koordinasi, karena syahbandar adalah koordinator, maka jadikanlah syahbandar koordinatornya.

Untuk pelaksanaan revitalisasi tersebut diperlukan strategi-strategi yang dapat mendukung pelaksanaan revitalisasi tersebut. Team peneliti membuat dua Strategi, yaitu; yang pertama adalah membuat strategi khusus, jangka pendek, mencakup pelaksanaan tugas dan fungsi syahbandar sebagai koordinator yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kapal serta pelabuhan. Untuk itu syahbandar berhak

mendesign DLKR darat dan perairan dan DLKP sehingga keselamatan dan keamanan kapal serta pelabuhan dapat dilaksanakan. *Master plan* harus menetapkan zonasi untuk dermaga kapal kapal perla dan lapangan penumpukannya, zonasi untuk kapal local dan lapangan penumpukannya.

#### 4. PENUTUP

Dari analisa dan pembahasan di atas dapatlah disimpulkan:

1. Membuat Strategi Khusus, jangka pendek, yang dilakukan segera, misalnya ;
  - a. Mencakup pelaksanaan Tugas dan Fungsi seorang Syahbandar sebagai koordinator yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kapal dan pelabuhan;
  - b. Syahbandar berhak mendesign DLKR darat dan perairan serta DLKP sehingga keselamatan, keamanan kapal dan pelabuhan dapat dilaksanakan, menetapkan zonasi terminal labuh dan tambat kapal kapal pelra dan serta lapangan penumpukan;
  - c. Mengadakan penertiban lahan, penumpukan, jalan/lalu lintas, mengadakan penghijauan, kebersihan sehingga pelabuhan selalu tertib, bersih dan hijau, terutama untuk zonasi tambat dan labuh kapal kapal pelra sehingga layak sebagai destinasi wisata manca negara.
2. Strategi jangka menengah dan panjang, antara lain dengan :
  - a. Pelabuhan Sunda Kelapa adalah warisan (*heritage*) dari leluhur kita, bukti Sejarah kejayaan Bangsa Indonesia yang sudah di tetapkan sebagai cagar budaya , sejak tahun 1999 dengan penetapan SK. Gubernur nomor 9 tahun 1999, jadi harus kita pertahankan keberadaannya, harus dilestarikan dan di revitalisasi.

- b. Memahami dan melaksanakan peraturan-peraturan yang berlaku di pelabuhan dan kapal dengan Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah nomor 20 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Guillot, Claude, *Banten: Sejarah dan Peradaban Abad X – XVII*, Jakarta: KPG, EFEO, Forum Jakarta-Paris, Pusat Penelitian dan Perkembangan Arkeologi Nasional Jakarta, 2008
- [2] Ongkodharma, Heryanti, “*Pelabuhan Sunda Kelapa dan Kesultanan Banten*” *Sunda Kelapa Sebagai Bandar Jalur Sutra Kumpulan Makalah Diskusi*. Ed. R.Z. Leirissa. Jakarta : Proyek Inventarisasi dan dokumentasi sejarah nasional, 1995.
- [3] Konvensi *Maritime Pollution* (MARPOL) 1973.
- [4] Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849
- [5] Undang-undang Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya.
- [6] Diantha, I made Pasek, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dan Justifikasi Teori Hukum*, Jakarta: Prenada Media Group, 2017.