

**ASPEK HUKUM KUNJUNGAN KAPAL WISATA
(YACHT) ASING DALAM MENUNJANG
PARIWISATA INDONESIA¹
Oleh : Lidia Dusun²**

ABSTRAK

Sejak diumumkannya Deklarasi tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah Indonesia terus memperjuangkan agar konsepsi hukum negara kepulauan diterima dan diakui masyarakat internasional. Perjuangan tersebut akhirnya telah menghasilkan pengakuan masyarakat internasional secara universal (semesta) yaitu dengan diterimanya pengaturan mengenai asas dan rezim hukum negara kepulauan (*Archipelagic State*) dalam Bab IV Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982. Konvensi tersebut telah diratifikasi oleh Pemerintah dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut). Perubahan kedudukan Negara Republik Indonesia sebagai negara kepulauan membawa implikasi yang sangat luas tidak saja terhadap kepentingan nasional, tetapi juga terhadap kepentingan internasional di perairan Indonesia. Pengakuan dunia internasional terhadap asas negara kepulauan sebagai penjelmaan aspirasi bangsa Indonesia, membawa konsekuensi bahwa Indonesia juga harus menghormati hak-hak masyarakat internasional di perairan yang kini menjadi perairan nasional, terutama hak lintas damai dan hak lintas alur laut kepulauan bagi kapal-kapal asing.³ Berdasarkan pasal 25A Undang-Undang Dasar 1945 Indonesia adalah negara kepulauan. Sebagai negara kepulauan, Perairan Indonesia yang meliputi Perairan Pedalaman, Perairan Kepulauan dan Laut Teritorial merupakan poros maritim dunia yang menghubungkan berbagai kepentingan dari berbagai bangsadan negara. Trend perkembangan globalisasi menjadikan pariwisata sebagai salah satu andalan dalam mengakselerasi perekonomian

Negara. Pariwisata yang memiliki nilai ekonomi tinggi menciptakan daya saing kompetitif bagi usaha kepariwisataan di Indonesia. Pasal 33 ayat (3) yaitu: ‘ Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat’. Pariwisata merupakan serangkaian kegiatan yang dilakukan wisatawan yang secara langsung menyentuh dan melibatkan masyarakat sehingga membawa berbagai dampak bagi masyarakat setempat.⁴ Kata kunci: Aspek hukum, kunjungan kapal wisata asing, pariwisata

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisatan, Pasal 6 “Pembangunan kepariwisataan dilakukan berdasarkan asas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang diwujudkan melalui pelaksanaan rencana pembangunan kepariwisataan dengan memperhatikan keanekaragaman, keunikan, dan kekhasan budaya dan alam, serta kebutuhan manusia untuk berwisata” selanjutnya dalam Pasal 7 Pembangunan kepariwisataan meliputi:

- a. industri pariwisata;
- b. destinasi pariwisata;
- c. pemasaran; dan
- d. kelembagaan kepariwisataan

Kepariwisataan dapat dipandang sebagai suatu gejala yang melukiskan kepergian orang-orang dalam negaranya sendiri (pariwisata domestik) atau penyeberangan orang-orang pada tapal batas suatu Negara (pariwisata Internasional). Proses bepergian ini mengakibatkan terjadinya interaksi; hubungan-hubungan, saling pengertian, perasaan-perasaan, persepsi-persepsi, motivasi, tekanan-tekanan, kepuasan, kenikmatan dan lain-lain diantara sesama pribadi atau antarkelompok. Suatu pendekatan perilaku untuk meneliti, gejala wisatawan ini akan merupakan metode yang tepat untuk menekankan segi manusiawi dari gejala tersebut dan peranannya dalam menjembatani hubungan-hubungan sesama manusia dari berbagai bangsa.⁵

¹ Artikel Tesis. Dosen Pembimbing : Dr. Ronny A. Maramis, SH, MH; Dr. Mercy M. M. Setlight, SH, MH

² Mahasiswa pada Pascasarjana Unsrat, Manado. NIM. 14202108032

³ Penjelasan Umum Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

⁴ Ismayanti, *Pengantar Pariwisata*, PT Grasindo, Jakarta, 2010, Hal. 181

⁵ Salah Wahab, Ph.D, *Manajemen Kepariwisataaan*, Pradnya Paramita Pustaka, Jakarta 1996. Hal, 1

Pariwisata merupakan serangkaian kegiatan yang dilakukan wisatawan yang secara langsung menyentuh dan melibatkan masyarakat sehingga membawa berbagai dampak bagi masyarakat setempat.⁶ Wisata tidak hanya untuk mencari hiburan atau bersantai-santai saja, wisatawan berwisata untuk menikmati perjalanan, berekreasi, menyehatkan badan, menghadiri pertemuan ilmiah, mengunjungi peristiwa olahraga, berkenalan dengan kebudayaan lain, dan sebagainya. Wisatawan bukan hanya wisatawan yang memasuki Negara asing seperti disebutkan di atas, melainkan juga wisatawan yang berpergian dari daerah yang satu ke daerah yang lain di negara sendiri. Karena itu kita mengenal wisatawan mancanegara, dan wisatawan domestik.

Berbagai macam cara mereka lakukan guna menikmati keindahan laut Indonesia, salah satunya dengan berwisata menggunakan kapal wisata (*Yacht*). Berwisata menggunakan kapal wisata (*Yachts, Cruiseship Yachts*) biasanya dilakukan oleh wisatawan asing karena berbeda dengan sarana pengangkut umum kapal layar wisata dapat masuk langsung ke tempat-tempat objek wisata yang diminati. Alat transportasi tersebut dapat langsung menuju daerah atau kabupaten yang mempunyai terumbu karang dan laut yang sangat menarik.

Meningkatkan kunjungan wisatawan dengan menggunakan kapal wisata (*Yacht*) asing ke Indonesia, maka berdasarkan Peraturan Presiden (selanjutnya disebut Perpres) Nomor 105 Tahun 2015 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) asing ke Indonesia (yang mencabut Perpres 79 tahun 2011 sebagaimana diroboh dengan Perpres 180 Tahun 2014), Saat ini terdapat 18 Pelabuhan di seluruh Indonesia yang diberikan kewenangan untuk memberikan kemudahan dibidang kepabeanan, keimigrasian, karantina dan kepelabuhanan (*Custom, Immigration, Quarrantine, Port*) atau CIQP, bagi kapal layaryang akan memasuki wilayah Indonesia dalam rangka kunjungan wisata.

Secara khusus terdapat pasal 2 tentang 18 (delapanbelas) pelabuhan yang diberikan kewenangan untuk memberikan kemudahan bagi kapal wisata (*yacht*), tida akan diteliti apakah akan berfungsi optimal karena

kelihatannya hanya mempertimbangkan kelas pelabuhan yang ada tanpa menghitung geo posisi daerah yang merupakan pintu masuk kapal wisata (*yacht*) diujung perbatasan Indonesia.

Perkembangan terakhir adanya keberatan dari para peserta *Yacht Rally "Davao to Raja Ampat"*, terhadap pengaturan dalam Perpres 105 tahun 2015, mengenai status 18 Pelabuhan di Indonesia yang diberikan kewenangan untuk memberikan kemudahan terhadap para *Yachter*, khususnya penentuan Pelabuhan Bitung. Melalui email yang dikirim kepada Asosiasi Sail Wisata Indonesia (Aswindo) yang merupakan salah satu Tour Operator Rally Yacht dunia di Indonesia sebagai berikut:

*"we all know about the 18 ports of entry and the new regulstions. But it was all agreed and arranged a long time ago that Samal (Davao) to Raja Ampat yachts rally will be able to do the CIQP in Sangihe (as in previous years). Bitung is out of the way and is not part of rally stops. So, please confirm with Sangihe that all CIQP formalities will be handled in Sangihe when the rally yachts arrive on the 6th of May. I believe that some officials will have to come from Manado or Bitung on the 6 or 7 May"*⁷

(Kita semua tahu tentang 18 pelabuhan masuk dan aturan-aturan baru. Tapi setuju dan pada beberapa waktu yang lalu dari Samal(Davao) ke Raja Ampat pelayaran Kapal Wisata akan bisa melakukan CIQP di Sangihe (di beberapa Tahun sebelumnya). Bitung di luar dari jalur perberhentian. Jadi, tolong konfirmasi dengan Sangihe bahwa semua pengurusan CIQP bisa ditangani di sangihe ketika pelayaran yachts tiba pada 6 Mei .saya yakin bahwa beberapa panitia akan datang dari Manado atau bitung pada 6 atau 7 mei.)

Berdasarkan Perpres 105 tahun 2015 memberikan kejelasan tentang prosedur kunjungan kapal wisata asing ke Indonesia. Selanjutnya dalam prosedur kedatangan kapal wisata asing diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 171 Tahun 2015 tentang

⁶Ismayanti, *Pengantar Pariwisata*, PT Grasindo, Jakarta, 2010, Hal. 181

⁷sloepmouche@gmail.com, email kepada Aswindo tentang keberatan penentuan Bitung sebagai Pelabuhan pemberi kemudahan, tgl 6 April 2016

Tata Cara Pelayanan Kapal Wisata (*yacht*) asing di perairan Indonesia.

Meskipun sudah ada aturan yang mempermudah kedatangan kapal Wisata asing di Indonesia namun pada kenyataannya terjadi kesulitan dalam prosedur izin kapal wisata asing di Indonesia. Hal ini berbeda dengan negara-negara lain yang dengan mudah dan cepat memberikan izin kapal wisata asing untuk datang berlabuh di negara tersebut. Penyiapan sarana dan prasarana (*economic overhead capital*) yang menunjang seperti sarana transportasi darat, laut dan udara ketempat wisata rata-rata di kelola dengan baik, termasuk fasilitas terminal, pelabuhan laut, dan Bandar udara. Sarana-sarana tersebut akan diintegrasikan sehingga mempermudah parawisatawan untuk berganti moda.⁸

Saat ini hanya terdapat 18 pelabuhan masuk untuk kapal wisata di Indonesia sedangkan Indonesia memiliki banyak pulau yang akan menarik wisatawan datang berkunjung dengan kapal layar sehingga dapat meningkatkan investasi di daerah tersebut. Jika dikola dengan sistematis maka sangat luar biasa Devisa yang akan diperoleh Indonesia dari masuknya Kapal Wisata Layar (*Yacht*) asingke Indonesia, karena itu penulis sangat interes meneliti dan menulis tentang "Aspek Hukum Pengaturan Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing Dalam Menunjang Pariwisata di Indonesia"

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, terdapat beberapa permasalahan yang penting untuk dibahas secara lebih lanjut.sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan hukum kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing di pelabuhan-pelabuhan Indonesia?
2. Bagaimana Implematasi pengaturan hukum kunjungan kapal Wisata (*yacht*) asing terhadap perkembangan pariwisata?

C. METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian ini digunakan oleh penulis dalam penulisan ini adalah penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian perpustakaan atau studi dokumen dan peraturan-peraturan. Penelitian ini dilakukan atau ditujukan pada

peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum lain, sebagai penelitian kepustakaan atau studi dokumen dikarenakan penelitian ini banyak dilakukan terhadap data yang bersifat primer dan di perpustakaan.⁹

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Adapun bahan hukum primer, yang berasal dari peraturan perundang-undangan yang digunakan dalam penelitian ini antara lain :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
3. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata;
4. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 Tentang Imigrasi
5. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2006 Tentang Kepabeanan
6. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan
7. Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1960 Tentang Perairan Indonesia
8. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
9. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian
10. Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 Tentang angkutan di Perairan
11. Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*yacht*) asing di Indonesia
12. Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 171 Tahun 2015 Tentang Tata cara Pelayanan kapal Wisata (*yacht*) asing din Perairan Indonesia
14. Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2015 Tentang Standar Usaha Kapal Layar

Bahan Hukum Sekunder yaitu bahan hukum yang dapat memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer, yang dapat berupa rancangan peraturan perundang-undangan, hasil penelitian, buku-buku teks, jurnal ilmiah, surat kabar koran), pamphlet, brosur, karya tulis hukum atau pandangan ahli hukum yang termuat dalam media massa dan berita di

⁸S.H. Sarundajang, *Geotrageti*, Kata Hasta Pustaka, Jakarta,2011, hlm.194

⁹Waluyo Bambang, "*Penelitian Hukum Dalam Praktek*", Jakarta sinar Grafika,2008, hal.14

internet.¹⁰ Terkait penelitian ini maka digunakan sumber dari kepustakaan seperti buku-buku, peraturan perundang-undangan, dokumen, karya tulis hukum atau pandangan ahli hukum yang termuat dalam media massa maupun berita di internet yang berkaitan dengan masalah yang dibahas, yaitu mengenai Bahan Hukum Tersier yakni bahan-bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, misalnya seperti kamus-kamus, ensiklopedia dan sebagainya.

Teknik Studi Dokumen, yaitu dalam pengumpulan bahan hukum terhadap sumber kepustakaan yang relevan dengan permasalahan yang dibahas dengan cara membaca dan mencatat kembali bahan hukum tersebut yang kemudian dikelompokkan secara sistematis yang berhubungan dengan masalah dalam penulisan penelitian ini. Untuk menunjang penulisan penelitian ini pengumpulan bahan-bahan hukum diperoleh melalui :

1. Pengumpulan bahan hukum primer dilakukan dengan cara mengumpulkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan masalah yang dibahas.
2. Pengumpulan bahan hukum sekunder dilakukan dengan cara penelitian kepustakaan yang bertujuan untuk mendapatkan bahan hukum yang bersumber dari buku-buku, jurnal nasional maupun asing, karya tulis hukum atau pandangan ahli hukum yang termuat dalam media massa maupun berita di internet yang terkait dengan permasalahan yang hendak dibahas dalam penelitian ini. Wawancara adalah proses tanya jawab dalam penelitian, yang dilakukan secara lisan dimana dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi ataupun keterangan. Data yang di peroleh dari data sekunder akan di olah dan di analisis secara kualitatif, selanjutnya data tersebut di deskriptifkan dalam artian bahwa data akan menjelaskan, menguraikan, dan menggambarkan permasalahan dengan penyelesaian berkaitan dengan penulisan ini.

¹⁰Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, hal. 251-262.

Setelah bahan hukum dikumpulkan, kemudian diseleksi dan disistimatisir, selanjutnya dilakukan sinkronisasi secara horizontal maupun vertikal terhadap bahan-bahan hukum dalam bentuk rumusan-rumusan dan uraian-uraian secara kualitatif agar dapat dimengerti dan dipahami isi dari peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar pengaturan dan pelaksanaan pengawasan terhadap peraturan daerah. Berdasarkan pada cara kerja tersebut, maka analisis hasil penelitian akan didasarkan pada analisis isi data atau *content analysis*. Dalam penyajian data akan dilakukan sekaligus dengan analisisnya secara yuridis-normatif dalam bentuk uraian secara deskriptif-yuridis analitis untuk selanjutnya diambil kesimpulan- kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing Di Pelabuhan-Pelabuhan Indonesia

Pengaturan kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing di pelabuhan-pelabuhan Indonesia pada dasarnya diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing Ke Indonesia. Tujuan dari pengaturan tersebut adalah untuk lebih meningkatkan kunjungan kapal kapal wisata (*yacht*) asing ke indonesia dan memudahkan dalam hal pengurusan dokumen untuk memasuki wilayah perairan Indonesia. Kapal wisata (*yacht*) asing adalah alat angkut perairan yang berbendera asing dan digunakan sendiri oleh wisatawan untuk berwisata atau melakukan perlombaan-perlombaan di perairan baik yang digerakkan dengan tenaga angin dan/atau tenaga mekanik dan digunakan hanya untuk kegiatan nonniaga.

Persetujuan Berlayar Kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bagian Keenam, Surat Persetujuan Berlayar Pasal 219 ayat

- (1) Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.
- (2) Surat Persetujuan Berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam, setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan.

- (3) Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diberikan pada kapal atau dicabut apabila ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, Pasal 117 ayat (2), Pasal 125 ayat (2), Pasal 130 ayat (1), Pasal 134 ayat (1), Pasal 135, Pasal 149 ayat (2), Pasal 169 ayat (1), Pasal 213 ayat (2), atau Pasal 215 dilanggar.
- (4) Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca.
- (5) Ketentuan mengenai tata cara penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

Selanjutnya diatur dalam keputusan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Persetujuan Berlayar, Pasal 2 ayat

- (1) Setiap Kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang diterbitkan oleh:
 - (a) Syahbandar/, atau
 - (b) Syahbandar di pelabuhan perikanan.
- (2) Untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta kewajiban lainnya
- (3) Untuk Kapal perikanan, surat persetujuan berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh syahbandar di pelabuhan perikanan.

Berdasarkan lampiran Peraturan Menteri perhubungan tersebut keagenan kapal asing memberikan laopran kedatangan dan keberangkatan kapal dan memberikan permohonan Surat persetujuan Berlayar (SPB) dengan melampirkan Surat Pernyataan Nakhoda, dokumen Muatan/penumpang, daftar awak kapal dan bukti pelunasan Pembayaran Penerimaan Negara bukan pajak. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) akan dikeluarkan oleh Syahbandar untuk memastikan pemenuhan kewajiban kepabeanan, karantina, imigrasi dan kepelabuhanan. Kapal wisata asing ini juga harus memiliki peralatan radio komunikasi dan Automatic Identification System (AIS).

“Kapal wisata (*yacht*) asing beserta awak kapal dan/atau penumpang termasuk barang bawaan dan/atau kendaraan yang akan memasuki wilayah perairan Indonesia dalam rangka kunjungan wisata diberikan kemudahan di bidang kepabeanan, keimigrasian, karantina, dan kepelabuhanan. Pelabuhan masuk dan pelabuhan keluar sebagaimana dimaksud pada dapat diubah dengan memperhatikan:¹¹

- a. perkembangan kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing;
- b. kesiapan sarana dan prasarana pendukung untuk memberikan pelayanan; dan
- c. pengembangan wilayah.

Perubahan pelabuhan masuk dan pelabuhan keluar sebagaimana dimaksud ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan setelah berkoordinasi dengan instansi terkait. Perpres ini juga menegaskan, bahwa awak kapal dan/atau penumpang kapal wisata (*yacht*) asing yang akan melakukan kunjungan ke Indonesia wajib memiliki izin tinggal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Izin tinggal sebagaimana dimaksud berupa:¹²

- a. Visa Kunjungan yang diterbitkan perwakilan Republik Indonesia;
- b. Visa Kunjungan Saat Kedatangan saat tiba di wilayah Republik Indonesia; atau
- c. Bebas Visa Kunjungan.

Perpanjangan izin tinggal kunjungan sebagaimana dimaksud dapat dilakukan di Kantor Imigrasi terdekat tempat kapal wisata (*yacht*) asing berada. Selain itu, kapal wisata (*yacht*) asing beserta awak kapal termasuk barang bawaan yang akan melakukan kunjungan wisata ke Indonesia wajib menjalani pemeriksaan karantina. Pemeriksaan kepelabuhanan, kepabeanan, keimigrasian, dan karantina serta pemberian surat persetujuan berlayar (SPB), menurut Perpres ini, dilakukan secara terpadu di pelabuhan masuk dan pelabuhan keluar.

Kapal wisata (*yacht*) asing beserta awak kapal termasuk barang bawaan dan/atau kendaraan yang akan keluar dari wilayah perairan Indonesia, menurut Perpres ini, wajib menyelesaikan semua kewajibannya di bidang kepabeanan, keimigrasian, karantina, dan

¹¹ <http://setkab.go.id/pemerintah-beri-kemudahan-kapal-wisata-asingyacht-singgah-di-pelabuhan-indonesia/>

¹² *Ibid.*

kepelabuhanan. Selain itu, kapal wisata (*yacht*) asing yang melakukan kunjungan wisata di wilayah Indonesia dilarang untuk dikomersilkan dan/atau disewakan kepada pihak lain.

Dari sudut perundang-undangan kepabeanan pemasukan kendaraan wisatawan seperti *yacht*, mobil, maupun kendaraan lainnya, serta barang-barang dan peralatan yang dibawanya merupakan impor sementara. Impor sementara adalah memasukkan barang ke dalam daerah pabean Indonesia yang kemudian akan dibawa kembali ke luar negeri. Selama ini untuk melakukan impor sementara yang bersangkutan harus memperoleh izin impor sementara dan menyampaikan jaminan ke kantor pabean. Pada pemasukannya yang bersangkutan wajib menyampaikan pemberitahuan impor barang (PIB) ke kantor pabean dan selanjutnya diterbitkan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang).

Berlakunya Peraturan Presiden ini, maka Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2011 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing ke Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 180 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2011 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing ke dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Untuk mempercepat pertumbuhan di sektor Pariwisata, pemerintah berusaha untuk memberikan berbagai kemudahan kepada wisatawan untuk berkunjung ke Indonesia, salah satunya adalah dengan memberikan kemudahan kunjungan kapal wisata asing atau yang sering disebut dengan *Yacht* melalui Peraturan Presiden yang bernomor 105 Tahun 2015 tentang kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing ke Indonesia. Dengan Perpres tersebut, diharapkan jumlah wisatawan yang masuk ke Indonesia melalui pelabuhan kapal wisata dapat ditingkatkan. Perlu diketahui bahwa, saat ini Pariwisata merupakan penyumbang devisa terbesar kelima sebesar Rp. 140 triliun dan ditargetkan akan mencapai Rp. 240 triliun pada tahun 2019.¹³

Kapal Wisata atau *Yacht* yang dimaksud dalam Perpres Nomor 105 tahun 2015 ini adalah alat angkut perairan yang berbendara asing dan digunakan sendiri oleh wisatawan

untuk berwisata atau melakukan perlombaan-perlombaan di perairan baik yang digerakkan dengan tenaga angin dan/atau tenaga mekanik dan digunakan hanya untuk kegiatan non niaga.

Yacht adalah perahu layar berukuran sedang untuk berwisata atau untuk balapan. Sedangkan *Yachting* adalah olahraga atau hobi dari dayung atau berlayar. Analisis yang sangat mendalam berkenaan dengan persyaratan yang harus dipenuhi sebelum pembangunan pelabuhan marina dimulai. Hal ini cukup beralasan karena fasilitas yang akan dibangun dan layanan yang akan dimasukkan ke dalam operasi pelabuhan untuk mengakomodasi bagaimana kapal beroperasi itu berarti sangat tergantung pada spesifikasi dari kapal. Ini bervariasi sesuai dengan:

- a. Asal dari pengemudi *yacht* (*yachtsmen*), apakah orang lokal yang tinggal kurang lebih dekat dengan pelabuhan dan menggunakan boat mereka selama akhir pekan atau berlibur, wisatawan yang menginap di sebuah resor di sekitar pelabuhan, charter, dll).
- b. *Selera*, untuk melakukan pelayaran, menjelajahi lautan, balapan *yacht*, memancing, ski air)

Berikut ini adalah 18 Pelabuhan yang dijadikan tempat bersandar dan turun naik penumpang Kapal Wisata Asing (*Yacht*) di Indonesia berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015.¹⁴

No	Nama Pelabuhan	Kota/Kabupaten	Provinsi
1	Pelabuhan Sabang	Sabang	Aceh
2	Pelabuhan Belawan	Medan	Sumatera Utara
3	Pelabuhan Teluk Bayur	Padang	Sumatera Barat
4	Nongsa Marina	Point Batam	Kepulauan Riau
5	Bandan Telani	Bintan	Kepulauan Riau
6	Pelabuhan Tanjung Pandan	Belitung	Bangka Belitung
7	Sunda dan Ancol	Palapa Marina	DKI Jakarta
8	Pelabuhan Benoa	Badung	Bali

¹³<http://ilmupengetahuanumum.com/18-pelabuhan-kapal-wisata-asing-yacht-di-indonesia/>

¹⁴Lihat Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing Ke Indonesia

No	Nama Pelabuhan	Kota/Kabupaten	Provinsi
9	Pelabuhan Tenau	Kupang	Nusa Tenggara Timur
10	Pelabuhan Kumai	Kotawaringin Barat	Kalimantan Tengah
11	Pelabuhan Tarakan	Tarakan	Kalimantan Utara
12	Pelabuhan Nunukan	Bulungan	Kalimantan Timur
13	Pelabuhan Bitung	Bitung	Sulawesi Utara
14	Pelabuhan Ambon	Ambon	Maluku
15	Pelabuhan Saumlaki	Maluku Tenggara Barat	Maluku
16	Pelabuhan Tual	Maluku Tenggara	Maluku
17	Pelabuhan Sorong	Sorong	Papua Barat
18	Pelabuhan Biak	Biak	Papua

Pelabuhan merupakan sebuah sistem jaringan kerja yang saling terkait antara variabel yang satu dengan variabel yang lainnya. Suatu hal yang jarang dibahas adalah bagaimana sistem jaringan yang saling terkait ini terkait dengan

suatu jaringan lain yaitu sistem pariwisata. Perubahan utama dalam sistem pelabuhan biasanya terkait dengan adanya laju arus barang yang semakin meningkat. Hal ini berakibat kebutuhan akan efektivitas dan efisiensi pelabuhan semakin terdesak untuk segera dipenuhi. Peralatan dan tata kerja pelabuhan harus segera disempurnakan.¹⁵

Demikian halnya dengan pariwisata, kegiatan ini juga bergantung dengan ekologi. Pelabuhan yang kotor dan tercemar oleh berbagai polusi tentunya tidak menarik untuk dikunjungi wisatawan. Pelabuhan, yang dalam bahasa Inggris disebut *harbour* bersinonim dengan kata *port*, namun demikian menurut Rhoads Murphey, kedua konsep ini merupakan dua pengertian yang berbeda. *Harbour* mempunyai titik tekan atau acuan pada konsep fisik yang memberi pengertian tentang pelabuhan sebagai tempat berlindung atau berteduhnya kapal-kapal. Sementara *port* lebih mengacu pada konsep ekonomi, yaitu pelabuhan yang dipandang sebagai tempat atau

pusat tukar menukar atau keluar masuknya barang-barang komoditas antara daerah hinterland dengan foreland.¹⁶

Proses perubahan fungsi yang membawa nilai ini bisa dimanfaatkan untuk peluang pariwisata. Dari berbagai perubahan fungsi ini perlu dilakukan upaya baru dalam hal terjadinya perubahan fungsi wisata. Tentunya setelah perubahan fungsi yang berlangsung ini dikaji secara cermat, mana-mana yang bisa berpeluang dalam pengembangan pariwisata. Perkembangan pelabuhan dengan berbagai dampaknya ternyata sangat dipengaruhi oleh manajemen pelabuhan. Manajemen menjadi nafas bagi kehidupan sebuah pelabuhan. Semakin baik manajemen suatu pelabuhan maka akan semakin baik pula efektivitas dan efisiensi suatu pelabuhan. Manajemen mendasari sistem pelabuhan dalam menjalankan peran dan fungsinya secara terpadu, berencana, terarah, dan menyeluruh.¹⁷

Dalam Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing Ke Indonesia Pasal 1 angka 4, menyatakan pelabuhan adalah Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Sedangkan dalam Pasal 1 angka 5, menyatakan Pelabuhan masuk atau pelabuhan keluar adalah pelabuhan atau marina yang ditetapkan sebagai tempat masuk dan keluar kapal wisata (*yacht*) asing.¹⁸

Menurut peraturan pemerintah nomor 11 tahun 1983, pelabuhan adalah tempat berlabuh

¹⁵F. Soeratno, "Perkembangan Teknis dan Sosial di Pelabuhan", dalam Dunia Maritim No. 12 Th. XXIX Desember 1979, hlm. 22.

¹⁶Rhoads Murphey, "On Evolution of The Port City", dalam Frank Broeze (ed), hlm. 231.

¹⁷PT Pelindo III Cabang Surabaya, Pelabuhan Tanjung Perak dalam Design Sistem Perhubungan Nasional (tanpa tahun, tanpa penerbit), hlm. 3.

¹⁸Pasal 1 angka 4 dan 5 Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing Ke Indonesia

dan/atau tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan lainnya, menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi. Dalam perkembangan selanjutnya, pengertian pelabuhan mencakup pengertian sebagai prasarana dan sistem, yaitu pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas tempat berlabuh dan bertambatnya kapal, untuk terselenggaranya bongkar muat serta turun naiknya penumpang, dari suatu moda transportasi laut (kapal) ke moda transportasi lainnya atau sebaliknya.¹⁹

Selanjutnya menurut Undang-undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan dan antarmoda transportasi. Beberapa ketentuan umum yang terkait dengan pelabuhan sebagaimana diatur dalam peraturan perundangan antara lain:

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
2. Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.

3. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
4. Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, *hierarki* pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra-dan antar moda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.
5. Rencana Induk Pelabuhan Nasional adalah pengaturan ruang ke pelabuhan nasional yang memuat tentang kebijakan pelabuhan, rencana lokasi dan *hierarki* pelabuhan secara nasional yang merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, dan pengembangan pelabuhan.
6. Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
7. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
8. Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
9. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
10. Kepelabuhanan adalah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan

¹⁹Lihat Peraturan Pemerintah Nomor 11 tahun 1983.

lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

11. Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, *hierarki* pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra dan antar moda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.

Khusus untuk *Yacht* (Kapal Wisata) asing maka pemerintah menyediakan dan membangun pelabuhan marina. Pelabuhan marina adalah pelabuhan khusus yang disediakan untuk kapal layar dan kapal pesiar yang dilengkapi dengan prasarana yang dibutuhkan. Infrastruktur yang potensial adalah hal yang paling penting untuk menarik wisatawan. Pelajaran yang dapat diambil dari tulisan-tulisan yang telah ada adalah ketika menguji potensi dari daerah *marine resort* di negara maju.

Selanjutnya pengaturan tentang tata cara pelayanan kapal wisata (*yacht*) asing di perairan Indonesia di atur dalam Permen Nomor PM 171 Tahun 2015. Dalam Pasal 2 dinyatakan bahwa, kegiatan kapal wisata (*yacht*) asing meliputi :

- a. Perjalanan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan wisata; dan
- b. Perlombaan-perlombaan di perairan

Pasal 3:

- (1) Kapal wisata (*yacht*) asing beserta awak kapal dan/atau penumpang termasuk barang bawaan dan/atau kendaraan yang akan memasuki wilayah perairan Indonesia harus memiliki penjamin kapal wisata (*yacht*) asing.
- (2) Penjamin kapal wisata (*yacht*) asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagai berikut:
 - a. Agen kapal yang memiliki SIUPAL/SIOPSUS
 - b. Operator kapal wisata (*yacht*) asing; dan
 - c. Kapten kapal wisata (*yacht*) asing.

- (3) Kapal wisata (*yacht*) asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh dikomersilkan dan/atau tidak disewakan pada pihak lain termasuk melakukan pergantian penumpang atau menaikkan dan menurunkan penumpang selama berada di wilayah perairan Indonesia.

Pasal 4 menyebutkan tentang tata cara pelayanan kapal,

- (1) Untuk mendukung kelancaran pelayanan kapal wisata (*yacht*) asing di pelabuhan, penyelenggara pelabuhan wajib memberikan pelayanan sesuai dengan prosedur pelayanan kapal dan barang yang berlaku di 18 (delapan belas) pelabuhan masuk dan pelabuhan keluar sebagaimana yang ditetapkan dalam peraturan presiden .
- (2) Pemberian kemudahan pelayanan kapal wisata (*yacht*) asing dilaksanakan secara terpadu yang terkait di bidang kepabeanan, kekarantinaan, keimigrasian, dan kepelabuhanan.
- (3) Pemberian pelayanan kapal wisata (*yacht*) asing untuk pelayanan di bidang kepelabuhanan dilaksanakan dalam jangka waktu paling lama 1 (satu) hari.
- (4) Surat persetujuan berlayar kapal wisata (*yacht*) asing hanya diberikan dipelabuhan masuk dan pelabuhan keluar oleh syahbandar.
- (5) Dalam penerbitan surat persetujuan berlayar sebagaimana yang dimaksud dalam ayat 4 , syahbandar melakukan pemeriksaan administratif guna memastikan pemenuhan kewajiban dibidang kepabeanan, kekarantinaan, keimigrasian, dan kepelabuhanan.
- (6) Penyelenggara pelabuhan melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap kelancaran pelayanan kapal wisata (*yacht*) asing di pelabuhan.

BAB IV Sistem Pemantauan Kapal Pasal

5 :

- (1) Dalam rangka menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran, kapal wisata (yacht) asing yang memasuki ke wilayah perairan Indonesia wajib dilengkapi dengan peralatan radio komunikasi dan *Automatic Identification System* (AIS).
- (2) Awak kapal wajib mengaktifkan radio komunikasi dan *Automatic Identification System* (AIS) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebelum memasuki wilayah perairan Indonesia.

B. Implementasi Pengaturan Kunjungan Kapal Wisata (Yacht) Asing Terhadap Perkembangan Pariwisata

Selain masalah di bidang regulasi, permasalahan lain juga terjadi dalam hal infrastruktur. Tiadanya infrastuktur pelabuhan yang memadai menjadi halangan. Kemudahan peraturan pelayaran di Indonesia dicatat dalam Permenhub no PM 121 tahun 2016. Di mana isinya, yacht asing yang datang di 18 pelabuhan yang telah ditetapkan hanya perlu mengisi formulir data dan kapten atau agen bisa tanda tangan SPB. Tidak perlu lagi CAIT (*Clearance Approval for Indonesia Territory*) yang bisa makan waktu berminggu-minggu. SPB adalah kepanjangan dari Surat Persetujuan Berlayar yang akan dikeluarkan pihak otoritas dermaga dan pelabuhan. Proses ini dijanjikan takkan memakan waktu lama. Namun tidak hanya sampai situ, masih ada banyak hal lain yang perlu disiapkan untuk menarik yacht asing masuk ke Indonesia.²⁰

Memahami pasar yang relatif berkembang dan dapat terus berkembang disebutkan kuncinya adalah potensi dari daerah marina. Langkah pertama dalam menentukan kelayakan dari suatu *site* bagi pengembangan marina adalah dengan menentukan kelayakan daerah tersebut secara keseluruhan. Masing-masing harus menentukan jenis dan aktivitas pelayaran dan pariwisata yang paling mendukung bagi lingkungan dan daerah di sekitar area tersebut

untuk meningkatkan pariwisata bagi wisatawan asing atau kegiatan berwisata bagi wisatawan domestik dalam rangka peningkatan minat wisatawan domestik. Harus selalu diingat bahwa kapal-kapal layar akan selalu mencari pelabuhan atau dermaga dengan rute perjalanan yang mudah selama 5-7 jam. Jika ada kemungkinan lain untuk berlayar dengan waktu yang lebih lama maka harus ada alasan yang menarik bagi wisatawan untuk menikmati fasilitas yang ada. Pada pengembangan area yang setingkat lebih jauh, pada *port of call* yang terisolasi akan sangat dibutuhkan penyediaan bahan bakar dan bengkel perbaikan selain dari penyediaan berbagai hal yang menyenangkan.

Nusa Lembongan disamping selalu dikunjungi oleh kapal-kapal kecil dengan bobot lebih kecil dari 7 GT juga dikunjungi oleh kapal-kapal wisata dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan. Namun, sampai sekarang belum tersedianya fasilitas pelabuhan yang mendukung peningkatan ini. Untuk itu perlu adanya lokasi/*resort* yang dapat melayani peningkatan jumlah kapal, penumpang, dan barang. Salah satu fasilitas yang populer saat ini adalah *marine resort*.

Sementara fasilitas wisata pantai masih menjadi hal yang baru bagi negara-negara berkembang, tetapi hal tersebut juga telah menjadikan hal yang layak untuk dikembangkan bagi sektor industri pelabuhan. Kedua kasus tersebut dapat saling melengkapi. Seperti pembangunan fasilitas yang belum ada, tetapi banyak diminati seperti perlengkapan fasilitas wisata atau fasilitas perdagangan pada *marine resort* yang saling melengkapi dan saling menguntungkan. Penyediaan kombinasi perlengkapan fasilitas tersebut di atas dapat membangkitkan sektor ekonomi dan juga untuk penyebaran/pemerataan infrastruktur dan biaya perawatan. Pendekatan perencanaan ini membutuhkan tidak hanya dari segi keindahan, tetapi yang paling penting adalah dari segi ekonomi.

Untuk lebih jelasnya, detikTravel pun sempat melakukan wawancara dengan *Corporate Communications Manager Royal Caribbean Cruises*, Chin Ying Duan, di atas kapal *Ovation of The Seas*, Jumat malam (10/6/2016). Menurutnya, ia mengaku sudah tahu tentang pemberian kemudahan izin masuk yacht dan lainnya. Tapi kapal kami semakin besar,

²⁰

<http://travel.detik.com/read/2016/06/11/095500/3230799/1382/indonesia-potensial-untuk-yacht-asing-tapi-terhalang-infrastruktur>

sayangnya pelabuhan di Indonesia masih belum memadai untuk kapal kami. Bahkan pelabuhan di Bali saja belum memadai. Faktanya, kapal *Ovation of The Seas* yang merupakan salah satu armada terbaru dari *Royal of Caribbean Internasional* dengan total kapasitas penumpang hingga 4.905. Singkat kata, dibutuhkan infrastruktur pelabuhan yang memadai beserta akses akomodasi dan kendaraan. Ying juga menjelaskan, bahwa setidaknya butuh waktu tujuh hari dari Singapura menuju Bali dengan menggunakan cruise. Waktu pelayaran tersebut dirasa cukup lama, terlebih untuk turis Asia. Walau punya fasilitas lengkap, tapi para tamu cenderung bosan jika hanya diam di kapal dalam jangka waktu lebih dari tiga malam.²¹

Dari Singapura ke Bali yang populer butuh waktu tujuh malam dengan cruise. Waktu itu terlalu lama, khususnya untuk turis Asia. Untuk menyiasatinya, kapal pun rutin bersandar ke pelabuhan agar wisatawan bisa turun dan melihat destinasi yang didatangi. Hal itu pun bisa diterapkan di Indonesia, tapi lagi-lagi pelabuhan jadi masalah. Sejumlah destinasi seperti Semarang dan Lombok bisa didatangi saat kapal berlayar ke Bali, tapi tentu pelabuhannya harus siap.

Kalau kapal mau singgah ke Bali, setidaknya harus berhenti di Semarang atau Lombok juga. Kedua kota itu menarik untuk disinggahi di sela perjalanan, tapi pelabuhannya juga harus memadai agar kapal bisa bersandar. Namun menurut Ying, besar kemungkinan pihak *Royal Caribbean International* akan memasukkan Indonesia dalam itinerari destinasi yang bisa disinggahi di Asia Tenggara apabila infrastruktur pelabuhan di Indonesia sudah lebih baik di masa mendatang.

Pembangunan kepariwisataan merupakan integrasi antara pembangunan sarana dan prasarana daya tarik serta manusia di destinasi pariwisata.²² Infrastruktur adalah kunci untuk mendongkrak daya saing Indonesia sekaligus menekan biaya ekonomi tinggi di Tanah Air. Namun, hanya sedikit yang menyadari betapa

seriusnya Presiden dalam menangani sektor pariwisata Indonesia. Keseriusan Jokowi telah diwujudkan dalam berbagai cara, satu di antaranya yakni mengembangkan 10 Bali Baru atau 10 destinasi unggulan di luar Bali. Dalam hal kebijakan, Presiden juga banyak melakukan gebrakan di antaranya dengan memberlakukan bebas visa kunjungan singkat (BVKS) bagi 169 negara dalam waktu kurang dari dua tahun pemerintahannya.²³

Penghapusan CAIT ini diproyeksikan meningkatkan jumlah kunjungan perahu pesiar (yacht) ke Indonesia mencapai 5.000 yacht pada 2019, dengan perolehan devisa sebesar US\$ 500 juta. Sementara kebijakan pencabutan asas cabotage cruise diproyeksikan mampu meningkatkan jumlah kunjungan kapal pesiar (cruise) asing ke Indonesia mencapai 1.000 kapal pesiar pada 2019 dengan perolehan devisa sebesar 300 juta dolar AS.

Wisata bahari atau dikenal dengan tirta merupakan wisata yang berhubungan dengan air ataupun laut seperti pantai. Jadi wisata bahari adalah bepergian menikmati alam laut.²⁴ Menurut Pendit Wisata Bahari, yaitu wisata yang banyak dikaitkan dengan danau, pantai atau laut.²⁵ Saat ini pengembangan pariwisata bahari telah menjadi salah satu produk pariwisata yang sangat menarik. Pembangunan kepariwisataan bahari pada dasarnya merupakan suatu upaya untuk mengembangkan dan memanfaatkan obyek dan daya tarik wisata bahari yang terdapat diseluruh kawasan perairan pesisir Indonesia. Aspek yang menunjang untuk mewujudkan pengembangan wisata bahari tersebut adalah kekayaan alam pantai yang indah, flora dan fauna seperti terumbu karang dan berbagai jenis ikan hias yang menghuni didalamnya.

Wisata bahari telah memberikan sumbangan yang berarti bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Kontribusi pariwisata bahari ini terhadap pembangunan nasional berupa penyediaan lapangan pekerjaan dan aktivitas ekonomi lainnya (multiplier effect) serta

²¹ *Ibid.*

²² Modul Pengembangan sadar wisata dan peningkatan potensi usaha masyarakat di destinasi masyarakat, asisten deputi tata kelola destinasi dan pemberdayaan masyarakat deputi bidang pengembangan destinasi dan industri pariwisata kementerian pariwisata Republik Indonesia, tahun 2016.

²³ <http://www.beritasatu.com/pelanggi-ramadan-2016/nasional/367212-infrastruktur-kunci-utama-jokowi-kembangkan-pariwisata-indonesia.html>

²⁴ <http://www.kamusbesar.com/59533/wisata-bahari>

²⁵ Nyoman S. Pendit, *Loc. Cit.*

pemasukan devisa bagi Negara.²⁶ Pendekatan pengembangan wisata bahari antara lain :²⁷

- a. Pengembangan kawasan wisata bahari lebih diarahkan dan dipergunakan menuju upaya pengembangan kawasan wisata ramah lingkungan. Pengembangan kawasan wisata bahari harus menghindari pencemaran dan perusakan lingkungan hidup dan pemborosan sumber daya alam bahari;
- b. Pengembangan kawasan wisata bahari perlu menyetengahkan faktor kewaspadaan terhadap dampak lingkungan menjadi sangat penting, terutama dari kunjungan wisatawan yang tidak terkendali guna memelihara keberlanjutan kualitas lingkungan hidup/sumber daya alam wisata tropika khususnya dan menjamin pembangunan (ekonomi) berkelanjutan;
- c. Analisis data potensi dan pemanfaatan sumber daya untuk mengidentifikasi nilai-nilai yang berpengaruh terhadap kelangsungan pemeliharaan dan pengembangan sumber stakeholder cakupan identifikasi tersedia dan maupun untuk budi daya perairan, wisata pemukiman, bisnis rekreasi atau industri;
- d. Pengembangan kawasan wisata bahari memiliki keterkaitan luas dengan peran masyarakat pesisir, oleh karena itu dalam pengembangan kawasan wisata bahari dibutuhkan penentuan zonasi yang tepat dari setiap wilayah diperlukan untuk tidak menjadi benturan kepentingan antara zona pertumbuhan pemukiman dengan zonasi kawasan wisata bahari yang dikelola dan dimanfaatkan bagi kegiatan rekreasi;
- e. Pengembangan prasarana yang dapat mendorong pertumbuhan antar wilayah melalui sistem prioritas pengembangan kawasan wisata bahari berdasarkan tipe, potensi dan karakter alam yang dimiliki oleh masing-masing kawasan.

Menurut Kusumastanto, fokus utama dalam kebijakan pengembangan wisata bahari terutama diarahkan untuk:²⁸

1. Meningkatkan ketersediaan sarana publik yang menciptakan pelayanan dan kenyamanan hakiki bagi wisatawan mancanegara maupun domestik yang akan memanfaatkan sumber daya wisata bahari;
2. Meningkatkan kualitas dan kapasitas sumberdaya manusia yang berkiprah dalam mengelola wisata bahari;
3. Mengembangkan sistem pendataan dan informasi yang lengkap dengan memanfaatkan teknologi yang modern, sehingga memudahkan wisatawan mendapatkan informasi dan akses cepat, murah serta mudah. Pengembangan sistem pendataan dan informasi ini sekaligus melayani dan mendukung kegiatan promosi dan investasi di bidang wisata bahari;
4. Mengembangkan aktivitas ekonomi non pariwisata yang memiliki keterkaitan dengan kegiatan wisata bahari, misalnya industri kerajinan, perikanan, restoran, misal *sea food* dan jasa angkutan laut;
5. Meningkatkan jaminan dan sistem keamanan bagi wisatawan yang memanfaatkan potensi wisata bahari;
6. Menciptakan iklim investasi yang kondusif bagi kalangan investor untuk mengembangkan wisata bahari seperti insentif maupun desinsentif;
7. Mengembangkan model pengelolaan wisata bahari yang mampu menjaga kelestarian ekosistem laut dan budaya masyarakat lokal. Penggalakan program wisata bahari di Indonesia yang dilakukan beberapa tahun terakhir ini menyebabkan meningkatnya kunjungan wisata dari tahun ke tahun, baik wisatawan domestik maupun wisatawan internasional. Program tersebut juga dapat meningkatkan devisa negara dari sektor wisata, namun disisi lain upaya penggalakan program wisata bahari seringkali menimbulkan dampak terhadap lingkungan kawasan wisata, baik mengenai kondisi fisika-kimia, biologis maupun ekologis terhadap biota laut yang ada di kawasan tersebut. Faktor-faktor yang menjadi kendala dalam upaya untuk pengembangan wisata bahari antara lain adalah karena

²⁶ Dahuri R, J. Rais, S. P. Ginting, M. J. Sitepu, *Loc.Cit.*

²⁷ Gumelar S. Sastrayuda, *Konsep Pengembangan Kawasan Wisata Bahari*, Hand Out Mata Kuliah Concept Resort And Leisure, Strategi Pengembangan Dan Pengelolaan Resort And Leisure, tahun 2010.

²⁸ T.Kusumastanto, *Perencanaan dan Pengembangan Pulau-Pulau Kecil*. Lokakarya Pendekatan Penataan Ruang dalam Pengembangan Wilayah Pesisir, Pantai dan Pulau-Pulau Kecil. Ditjen P3K, Departemen Kelautan dan Perikanan. Jakarta, Indonesia, Tahun 2000.

disebabkan oleh aktifitas manusia, serta perusakan dan pencemaran lingkungan hidup.

Menurut Hermantoro Visi dan misi wisata bahari, adalah "Indonesia dalam waktu 10 tahun menjadi tujuan wisata bahari terkemuka di Kawasan Asia Pasifik". Misi wisata bahari, antara lain:²⁹

1. memberikan pelayanan terbaik bagi wisatawan di alam kebaharian Indonesia;
2. menciptakan iklim kondusif bagi investasi industri wisata bahari;
3. menciptakan keterpaduan pengembangan pariwisata bahari yang berkelanjutan;
4. mengembangkan produk wisata bahari dengan pola kemitraan diantara pelaku wisata bahari.

Strategi penjabarannya adalah:

1. pengembangan terpadu kawasan wisata bahari;
2. penataan sistem informasi, promosi, dan pemasaran;
3. pengembangan usaha pariwisata;
4. penataan sistem pelayanan dan perizinan;
5. penataan sistem kepelabuhan;
6. konservasi lingkungan; dan
7. pengembangan usaha berbasis masyarakat.

Dalam Pasal 14 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan, menyatakan:

(1) Usaha pariwisata meliputi, antara lain:

- a. daya tarik wisata;
- b. kawasan pariwisata;
- c. jasa transportasi wisata;
- d. jasa perjalanan wisata;
- e. jasa makanan dan minuman;
- f. penyediaan akomodasi;
- g. penyelenggaraan kegiatan hiburan dan rekreasi;
- h. penyelenggaraan pertemuan, perjalanan insentif, konferensi, dan pameran;
- i. jasa informasi pariwisata;
- j. jasa konsultan pariwisata;
- k. jasa pramuwisata;
- l. wisata tirta; dan
- m. spa.

Penjelasan Pasal 14 Ayat 1 huruf l : Yang dimaksud dengan "usaha wisata tirta"

merupakan usaha yang menyelenggarakan wisata dan olahraga air, termasuk penyediaan sarana dan prasarana serta jasa lainnya yang dikelola secara komersial di perairan laut, pantai, sungai, danau, dan waduk.

Usaha jasa wisata tirta merupakan usaha yang menyelenggarakan wisata dan olahraga air, termasuk penyediaan sarana dan prasarana serta jasa lain yang dikelola secara komersial di perairan air, pantai, sungai, danau, dan waduk. Sarana wisata tirta mencakup kegiatan penyediaan pelayanan rekreasi wisata di bawah air, di pantai, di perairan air, sungai, danau dan waduk dan pelayanan jasa lain yang berkaitan dengan jasa marina. Usaha ini meliputi pembangunan dan pengelolaan dermaga serta fasilitas olahraga air untuk keperluan olahraga selancar air, selancar angin, berlayar, menyelam dan memancing. Beberapa contoh usaha jasa wisata tirta di antaranya :³⁰

- a. Gelanggang renang atau kolam renang
Usaha menyediakan tempat dan fasilitas untuk berenang, taman dan arena bermain anak-anak sebagai usaha pokok dan dapat dilengkapi dengan menyediakan jasa pelayanan makanan-minuman.
- b. Permandian Alam
Usaha yang menyediakan tempat dan fasilitas untuk mandi dengan memanfaatkan sumber air, air panas atau air terjun sebagai usaha pokok dan dapat dilengkapi dengan pelayanan makanan-minuman dan akomodasi.
- c. Kolam Pemancingan
Usaha yang menyediakan tempat dan fasilitas untuk memancing ikan sebagai usaha pokok dan dapat dilengkapi dengan penyediaan jasa makan-minum.
- d. Usaha Marina
Penyediaan sarana dan prasarana tambat bagi kapal pesiar (*yacht*), kapal wisata (*boat atau ship*).
- e. Usaha Wisata Selam
Penyediaan sarana selam baik untuk rekreasi maupun olahraga secara komersial.
- f. Usaha Rekreasi Air
Sarana rekreasi pantai, air, sungai, waduk, danau, seperti penyewaan perahu, pemancingan, selancar angin, parasailing, power boating, arung jeram.

²⁹Hengki Hermantoro, Maret 2009, *Pengelolaan Bidang Pariwisata Bahari dalam Pelaksanaan Strategi Adaptasi Terhadap Dampak Perubahan Iklim*. Jurnal Kepariwisataaan Indonesia. Vol. 4, No. 1. Jakarta.

³⁰Ismayanti, *Op.Cit*, hal.143-144.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing Ke Indonesia, dibuat dengan tujuan untuk meningkatkan kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing ke Indonesia dan memudahkan dalam hal pengurusan dokumen untuk memasuki wilayah perairan Indonesia. Khusus untuk *Yacht* (Kapal Wisata) asing maka pemerintah menyediakan dan membangun pelabuhan marina. Pelabuhan marina adalah pelabuhan khusus yang disediakan untuk kapal pesiar yang dilengkapi dengan prasarana yang dibutuhkan. Adapun pelabuhan-pelabuhan yang dimaksud antara lain : Pelabuhan Sabang; Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Teluk Bayur, Nongsa Point Marina, Bandar Bintan Telani, Pelabuhan Tanjung Pandan, Pelabuhan Sunda Kelapa dan Marina Ancol, Pelabuhan Benoa, Pelabuhan Tenau, Pelabuhan Kumai, Pelabuhan Tarakan, Pelabuhan Nunukan, Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Ambon, Pelabuhan Saumlaki, Pelabuhan Tual, Pelabuhan Sorong, Pelabuhan Biak. Implementasi pengaturan kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing terhadap perkembangan pariwisata selama ini dirasakan masih banyak kendala dan belum maksimal, aturan yang seharusnya memudahkan bagi setiap kapal wisata (*yacht*) asing ternyata menimbulkan permasalahan dalam prakteknya di lapangan dikarenakan pelayanan proses perizinannya yang tidak efisien dan terkesan lama, seperti perizinan dibidang kepabeanaan, keimigrasian, karantina, dan kepelabuhanan. Selain masalah di bidang regulasi, permasalahan lain juga terjadi dalam hal infrastruktur. Tiadanya infrastuktur pelabuhan yang memadai menjadi halangan dalam mengembangkan potensi pariwisata Indonesia. Padahal dengan adanya infrastruktur yang baik merupakan hal yang paling penting untuk menarik wisatawan.

B. Saran

Selama ini pengaturan yang berkaitan dengan kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing ke Indonesia hanya diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015 tentang Kunjungan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing Ke Indonesia sehingga hal tersebut dirasa

belum efektif dan maksimal dalam menangani berbagai permasalahan yang urgen berkaitan dengan kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing ke Indonesia. Untuk itu diharapkan, pengaturan hukum yang berkaitan dengan kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing ke Indonesia segera ditindak lanjuti dengan dibentuknya Undang-Undang tersendiri yang mengatur secara lengkap dan rinci tentang kunjungan kapal wisata (*yacht*) asing ke Indonesia. Terkendalanya pelaksanaan aturan di lapangan dalam hal perizinan menyulitkan pelaku wisata kapal *yacht* asing untuk masuk ke Indonesia selain ketiadaan infrastruktur yang belum memadai. Untuk itu, diharapkan pemerintah membenahi dan mengawasi di lapangan setiap proses pelayanan pemberian perizinan bagi kapal wisata (*yacht*) asing serta membenahi dan membangun infrastruktur yang memadai baik itu pelabuhan yang sesuai standar bagi kapal wisata (*yacht*) asing maupun infrastruktur lainnya yang menunjang pengembangan pariwisata Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Ismayanti, *Pengantar Pariwisata*, PT Grasindo, Jakarta, 2010.
- Salah Wahab, Ph.D, *Manajemen Kepariwisata*, Pradnya Paramita Pustaka, Jakarta 1996.
- S.H. Sarundajang, *Geotategi*, Kata Hasta Pustaka, Jakarta, 2011.
- Waluyo Bambang, *“Penelitian Hukum Dalam Praktek”*, Jakarta sinar Grafika, 2008.
- Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.
- F. Soeratno, “Perkembangan Teknis dan Sosial di Pelabuhan”, dalam Dunia Maritim No. 12 Th.XXIX Desember 1979.
- Rhoads Murphey, “On Evolution of The Port City”, dalam Frank Broeze (ed).
- Gumelar S. Sastrayuda, *Konsep Pengembangan Kawasan Wisata Bahari*, Hand Out Mata Kuliah Concept Resort And Leisure, Strategi Pengembangan Dan Pengelolaan Resort And Leisure, tahun 2010.
- T.Kusumastanto, *Perencanaan dan Pengembangan Pulau-Pulau Kecil*. Lokakarya Pendekatan Penataan Ruang dalam Pengembangan Wilayah Pesisir, Pantai dan Pulau-Pulau Kecil.

Ditjen P3K, Departemen Kelautan dan Perikanan. Jakarta, Indonesia, Tahun 2000.

Hengki Hermantoro, Maret 2009, *Pengelolaan Bidang Pariwisata Bahari dalam Pelaksanaan Strategi Adaptasi Terhadap Dampak Perubahan Iklim*. Jurnal Kepariwisata Indonesia. Vol. 4, No. 1. Jakarta.