

**KEBERADAAN ASAS CABOTAGE TERHADAP
PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT DALAM
UNDANG – UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN¹**

Oleh : Graciella Eunike Sumenda²

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana keberadaan asas Cabotage dalam peraturan perundang-undangan di bidang pengangkutan laut di Indonesia dan bagaimana penerapan asas Cabotage terhadap perusahaan angkutan laut Nasional. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, disimpulkan: 1. Pengaturan Asas cabotage ini berkembang dari waktu ke waktu, yang mulai diberikan payung hukum berupa Instruksi Presiden (Inpres) No 5 Tahun 2005 mengenai Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, kemudian Asas cabotage ini diakomodir dalam Undang-Undang Pelayaran No 17 Tahun 2008. UU ini juga memuat sanksi atas pelanggaran asas cabotage, yaitu sanksi administratif dan pidana. 2. Dalam penerapan Asas Cabotage bagi pelayaran Indonesia didasarkan pada pemikiran bahwa transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional, mulai bidang ekonomi, sosial, budaya, politik, pertahanan sampai keamanan, ini dimaksudkan untuk melindungi kedaulatan negara dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara, serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan. Kata kunci: Asas Cabotage, Perusahaan, Angkutan Laut, Pelayaran.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sebelum adanya asas Cabotage, sebagian besar angkutan laut domestik dilayani kapal-kapal berbendera asing. Hal ini menjadikan kepentingan usaha angkutan laut nasional terpuruk. Atas dasar itu pada 7 Mei 2011, diberlakukan asas Cabotage yang merupakan tindak lanjut dari Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran

Nasional. Asas ini memberikan kekuatan bahwa penyelenggaraan pelayaran dalam negeri sepenuhnya hak negara pantai. Artinya, negara pantai berhak melarang kapal-kapal asing berlayar dan berdagang di sepanjang perairan negara tersebut. Penerapan asas Cabotage didukung ketentuan Hukum Laut Internasional, ketentuan ini berkaitan dengan kedaulatan dan yurisdiksi negara pantai atas wilayah laut teritorialnya.

Konvensi Hukum Laut 1982 yang lebih dikenal dengan UNCLOS 1982 merupakan Konvensi yang telah diratifikasi Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention on The Law of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut). Konvensi Hukum Laut 1982 mengakui hak negara-negara untuk melakukan klaim atas berbagai macam zona maritim dengan status yang berbeda-beda, mulai dari kedaulatan penuh negara yang meliputi laut pedalaman, laut teritorial dan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Dengan demikian, negara mempunyai kewenangan untuk membatasi kapal asing yang memasuki wilayah lautnya. Kapal asing tidak boleh berada atau memasuki wilayah perairan pedalaman suatu negara pantai tanpa izin dan alasan yang jelas. Kecuali untuk jalur kapal bantuan dan memiliki izin atau alasan yang sah tanpa mengganggu stabilitas keamanan dan ketertiban negara. Sedangkan untuk laut teritorial dan selat, negara pantai memberikan jaminan lintas damai dan lintas transit bagi pelayaran internasional.³

Secara ekonomi, tujuan diberlakukannya asas Cabotage adalah untuk meningkatkan perekonomian masyarakat Indonesia, dengan memberikan kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dan lokal. Diyakini peraturan ini dapat meningkatkan produksi dan produktifitas kapal dalam negeri, karena seluruh kapal yang berlayar di perairan tanah air harus berbendera Indonesia. Selain itu, asas Cabotage difungsikan untuk melindungi kedaulatan negara, khususnya di bidang industri maritim.⁴ Saat ini,

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Berlian Manoppo, SH, MH; Godlieb N. Mamahit, SH, MH

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 14071101026

³ Mengenai laut pedalaman, teritorial dan selat lihat ketentuan Pasal 2, Pasal 8 dan Pasal 34 Persetujuan UNCLOS 1982.

⁴ *Ibid*

terutama menghadapi era perdagangan bebas, di kalangan pelaku usaha pelayaran masih terdapat anggapan keliru yang memandang bahwa penerapan asas Cabotage dalam pelayaran domestik bertentangan dengan prinsip liberalisasi perdagangan.

Dalam sistem perdagangan internasional yang dilakukan sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran dan pemberlakuan asas Cabotage yang berlaku di Indonesia, perusahaan angkutan laut mempunyai kedudukan tersendiri yaitu sebagai perusahaan yang menjembatani kepentingan pihak asing untuk melakukan perdagangan khusus import ataupun ekspor dengan menggunakan armada kapal asing. Atau dengan kata lain perusahaan angkutan laut disebut juga sebagai agen umum kapal asing yang akan melakukan kegiatan khusus import atau ekspor barang saja. Namun dalam hal perdagangan barang dan/atau pengangkutan penumpang di wilayah perairan Indonesia, maka kegiatan tersebut harus sepenuhnya dilakukan oleh perusahaan angkutan laut Indonesia. Dalam hal ini yang disebut dengan agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya dan dalam penerapannya harus didahului dengan kontrak keagenan umum kapal asing.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka penulisan ini akan memfokuskan kajian terhadap keberadaan asas Cabotage setelah berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta implikasi hukum keberadaan asas ini Nasional?

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana keberadaan asas Cabotage dalam peraturan perundang-undangan di bidang pengangkutan laut di Indonesia?
2. Bagaimana penerapan asas Cabotage terhadap perusahaan angkutan laut Nasional?

C. Metode Penelitian

1. Jenis dan Sifat Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan dalam penyusunan skripsi ini adalah penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaedah kaedah atau

norma-norma hukum positif, dan yuridis empiris adalah penelitian yang dilakukan dengan meninjau masalah yang diteliti dari segi ilmu hukum dengan melihat serta mengkaitkan dengan kenyataan yang ada di dalam implementasinya yang bertujuan untuk mendiskripsikan kegiatan/peristiwa alamiah dalam praktek sehari-hari,⁵ Metode yang digunakan adalah metode penelitian hukum normatif yang merupakan prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya yang berkaitan dengan implikasi pemberlakuan asas Cabotage dalam pelayaran Indonesia terhadap eksistensi perusahaan angkutan laut nasional dalam kegiatan perdagangan bebas. Logika keilmuan yang juga dalam penelitian hukum normatif dibangun berdasarkan disiplin ilmiah dan cara-cara kerja ilmu hukum normatif, yaitu ilmu hukum yang objeknya hukum itu sendiri. Penelitian hukum normatif ini dilakukan dengan pendekatan terhadap dua hal, yaitu pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan (*statuta approach*) menyangkut aturan tentang pelayaran dan pendekatan konseptual mengenai asas Cabotage

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Asas Cabotage Dalam Perundang-Undang Nasional

Pengaturan mengenai asas cabotage mulanya terdapat dalam Undang-Undang Pelayaran nomor 21 tahun 1992 yang mengatur bahwa hanya kapal berbendera Indonesia yang boleh melakukan pelayaran dalam negeri. Undang-Undang ini masih belum memberikan sanksi yang tegas, sehingga pada saat itu masih banyak kapal asing yang beroperasi di Indonesia dengan memenuhi syarat dan keadaan tertentu. Upaya untuk mengatasi hal tersebut, dengan keluarnya Inpres nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Setelah keluarnya Inpres ini, ditindaklanjuti dengan digantinya Undang-Undang yang lama, menjadi Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-Undang Pelayaran yang baru ini menerapkan asas cabotage secara lebih

⁵ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, : Bayumedia, Surabaya, 2008, hlm.282

tegas dan ketat dengan disertai sanksi bagi pelanggarnya.

Pemberlakuan asas cabotage dipertegas dengan ketentuan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia. Hal ini berbeda dengan Undang-Undang terdahulu yang hanya mengatur mengenai penggunaan kapal berbendera Indonesia untuk beroperasi di wilayah perairan nasional. Ketentuan baru ini menutup kemungkinan bagi kapal asing untuk melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri, dengan demikian kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

B. Asas Cabotage Sebagai Implementasi Hak Berdaulat Negara Pantai

Asas cabotage merupakan sebuah asas yang mengandung makna bahwa muatan dalam negeri harus diangkut dengan menggunakan jasa angkutan dari kapal-kapal nasional milik perusahaan nasional. Hal ini dilakukan sebagai upaya untuk memberikan perlindungan dan usaha dalam negeri serta mengurangi ketergantungan pada pihak asing.⁶ Namun terpuruknya peran armada pelayaran nasional dalam mengangkut muatan untuk angkutan dalam negeri, maka pemerintah memberi kelonggaran/mengijinkan kepada perusahaan angkutan laut nasional untuk menggunakan kapal asing dengan berbagai persyaratan, walaupun dalam undang-undang dan peraturan lainnya secara eksplisit diberlakukan asas cabotage. Dikeluarkan Inpres No.5 Tahun 2005 dan Permenhub No.KM 71 Tahun 2005 secara tegas dinyatakan bahwa muatan antar pelabuhan di dalam negeri harus diangkut dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional. Implementasi asas cabotage sesuai Inpres No 5 Tahun 2005 tersebut harus dilaksanakan dengan optimal untuk melindungi pelayaran dalam negeri dan perekonomian Indonesia.

Asas Cabotage memberikan kekuatan bahwa penyelenggaraan pelayaran dalam negeri sepenuhnya hak negara pantai. Artinya, negara pantai berhak melarang kapal-kapal asing berlayar dan berdagang di sepanjang perairan negara tersebut. Penerapan Asas Cabotage didukung ketentuan Hukum Laut Internasional, berkaitan dengan kedaulatan dan yurisdiksi negara pantai atas wilayah lautnya. Karena itu, kapal asing tidak boleh berada atau memasuki wilayah perairan tanpa izin dan alasan yang jelas. Kecuali untuk jalur kapal bantuan dan memiliki izin atau alasan yang sah tanpa mengganggu stabilitas keamanan dan ketertiban negara. Asas Cabotage berakar pada konsepsi bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri adalah bagian dan kekuatan strategis dalam mempertahankan kedaulatan negara, dengan demikian pelaksanaan asas Cabotage bukan semata-mata menyangkut masalah ekonomi atau proteksi ekonomi tetapi adalah menyangkut masalah kedaulatan negara. Dengan ketentuan yang sudah digariskan dalam Konvensi Hukum Laut 1982, maka negara pantai memiliki kedaulatan untuk mengeksploitasi wilayah lautnya untuk kepentingan negaranya. Asas cabotage merupakan salah satu dari asas yang terdapat dalam hukum laut (Maritim Law), terutama hukum pengangkutan laut. Asas lain yang juga dikenal adalah asas Fair Share (asas pembagian muatan secara wajar) yaitu bahwa kapal-kapal dalam negeri atau kapal-kapal yang dioperasikan oleh perusahaan-perusahaan dalam negeri mempunyai hak untuk mengangkut bagian yang wajar dari muatan-muatan yang diangkut ke atau dari luar negeri. Asas ini mengandung arti bahwa penyelenggaraan pelayaran dalam negeri adalah sepenuhnya hak negara pantai. Negara pantai berhak melarang kapal-kapal laut asing berlayar dan berdagang sepanjang pantai dalam wilayah perairan negara pantai yang bersangkutan. Asas ini sering diartikan juga sebagai pelayaran niaga nasional dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain dalam wilayah suatu negara.⁷ Menurut Mochtar Kusumaatmadja, asas Cabotage ini diartikan sebagai asas atau prinsip yang menyatakan bahwa kegiatan pelayaran dalam wilayah

⁶ Rosyid Mohammad Daniel, Setyawan Dony, *Kekuatan Struktur Kapal*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 2000, hlm 77.

⁷ M. Hussen Umar., *Op Cit.*, hlm.137.

perairan suatu negara hanya dapat dilakukan oleh kapal-kapal dari negara yang bersangkutan. Asas Cabotage ini juga merupakan asas yang diakui didalam hukum dan praktek pelayaran seluruh dunia serta merupakan penjelmaan kedaulatan suatu negara untuk mengurus dirinya sendiri, dalam hal ini pengangkutan dalam negeri (darat, laut dan udara), sehingga tidak dapat begitu saja dianggap sebagai proteksi, yaitu perlindungan atau perlakuan istimewa yang kurang wajar bagi perusahaan domestik sehingga menimbulkan persaingan yang tidak sehat.⁸Banyak kalangan yang menilai pemberlakuan asas ini sebagai suatu tindakan proteksi yang memperlakukan istimewa bagi perusahaan domestik (nasional) sehingga dianggap menimbulkan persaingan yang tidak sehat (*unfair competition*), padahal ini merupakan upaya kebijakan yang dilakukan pemerintah suatu negara yang bertujuan untuk meningkatkan kemampuan industri dalam negeri. Disamping itu kekeliruan yang dilakukan pemerintah dalam menyerap arus globalisasi dan perdagangan bebas yang penerapannya kedalam kebijakan pembangunan industri nasional seringkali malahan merugikan keberadaan perusahaan/industri dalam negeri. Padahal sebenarnya pemerintah harus senantiasa mengadakan penyesuaian dengan kondisi dalam negeri. Sama halnya dengan dunia angkutan laut, pembinaan dan dukungan pemerintah juga mutlak diperlukan untuk menjadikan angkutan laut nasional menjadi tuan rumah di negerinya sendiri.⁹ Hak Cabotage dalam kegiatan angkutan laut (pelayaran) sebenarnya oleh negara-negara maju pun pada era globalisasi dan perdagangan bebas ini masih tetap mempraktekannya, misalnya oleh Amerika Serikat dimana berdasarkan Pasal 14 Shipping Act, pelayaran antra benua Amerika (*Minland Unted States*) dan kepulauan Hawaii hanya boleh dilakukan oleh perusahaan-perusahaan pelayaran

⁸ Mochtar Kusumaatmadja dalam makalah "Pembinaan Pelayaran Nasional dalam Rangka Penegakan Wawasan Nusantara", disampaikan pada Seminar tentang Pelayaran Nasional, tanggal 19-20 Oktober 1994 di Kanindo Plaza, Jakarta, hlm.7

⁹ Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut, Perspektif Teori dan Praktek*, Pustaka Bangsa Pers, Medan, 2005, hlm 22-23

Amerika Serikat saja.¹⁰ Apabila hak Cabotage itu masih berlaku di Amerika Serikat dan benar-benar dipraktekkan dan ditegakkan (*enforced*), sedangkan Amerika Serikat merupakan negara maju, hal itu lebih-lebih berlaku bagi Indonesia yang merupakan suatu negara kepulauan dimana perhubungan laut merupakan faktor integrasi wilayah dan bangsa yang penting dan dapat dikatakan bukan saja urat nadi bahkan jantung dari pada kehidupan bangsa.¹¹ Sebagaimana dikemukakan sebelumnya, bahwa Hukum Laut Internasional melalui Konvensi Hukum Laut 1982 memberikan wewenang dan kedaulatan penuh kepada negara pantai dalam wilayah laut teritorialnya. Asas Cabotage merupakan bagian dari pengimplementasian kedaulatan tersebut kedalam suatu bentuk kebijakan negara pantai untuk membatasi kapal-kapal asing yang masuk ke wilayahnya, khususnya wilayah perairan pedalaman. Karena untuk wilayah teritorial lainnya seperti lintas damai dan zona tambahan negara wajib memberikan lintas damai bagi kapal asing, namun demikian dalam baas-batas yang sudah diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Banyak negara yang menggunakan azas Cabotage dan wawasan kebangsaan sangat kuat tercermin dalam kebijakan maritim mereka,¹² sebagai bentuk dari kedaulatan yang dimiliki olehnya dalam membangun perekonomian negara melalui industri pelayaran sebagai kawasan yang memiliki teritorial di wilayah laut. Bagi negara-negara yang telah lebih dulu mapan di bidang maritim, tentu ini menjadi sesuatu hal yang sangat dipertahankan untuk lebih mengembangkan wawasa kebangsaan mereka disamping menjaga kedaulatan negara mereka sebagaimana yang telah di gariskan secara tegas didalam hukum internasional. Hukum laut internasional memberikan keleluasaan sepenuhnya kepada suatu negara pantai untuk mempertahankan serta mengelola sumber daya yang ada di wilayah laut teritorialnya secara mandiri. Jika kita tinjau dari sisi pertahanan dan keamanan suatu negara, maka armada angkutan dalam negeri suatu negara pantai dapat dimobilisasikan sebagai pendukung

¹⁰ Mochtar Kusumaatmadja, *Loc.Cit*

¹¹ *Ibid*

¹² [http:// www.mappel.org/kajian-ilmiah-untuk-inpres.](http://www.mappel.org/kajian-ilmiah-untuk-inpres.), diakses pada tanggal 11 Mei 2017

pertahanan negara di laut. Ini dapat dilakukan apabila negara dalam keadaan bahaya. Karena itu, sistem pelayaran yang kuat harus menjadi tujuan suatu negara pantai dengan memiliki kapal-kapal sendiri sebagai implementasi asas Cabotage secara utuh. Hal tersebut sesuai dengan dasar dan kepentingan utama penerapan asas Cabotage. Pertama, menjamin dan melindungi infrastruktur pembangunan kelautan negara pantai, terutama pada saat negara dalam keadaan darurat, dibandingkan jika infrastruktur itu dimiliki negara asing yang sewaktu-waktu semua itu dapat ditarik. Kedua, membangun armada niaga yang kuat dan memadai, mengisi kebutuhan angkutan laut dalam negeri, dan mendukung kegiatan ekonomi kelautan lainnya. Ketiga, mendukung kepentingan keamanan, pertahanan, dan ekonomi nasional. Keempat, armada pelayaran niaga menjadi bagian dari sistem pertahanan negara yang siap dimobilisasi saat negara membutuhkan.¹³ Kedaulatan negara atas laut dapat diartikan sebagai hak bagi negara untuk melakukan penguasaan dan pengelolaan atas laut guna dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Efektivitas kedaulatan negara di laut sangat tergantung kepada kemampuan dan kapasitas pemerintah dalam pemeliharaan dan pemanfaatan sumber daya alam, khususnya di laut untuk selanjutnya mendukung aplikasi peran seluruh komponen bangsa dalam pengelolaan laut. Disamping itu penerapan Asas Cabotage pada pengangkutan laut adalah untuk mencegah atau mengurangi ketergantungan negara pantai terhadap pelayaran kapal-kapal asing. Memperlancar arus barang atau jasa dan manusia ke seluruh wilayah negara pantai secara luas dengan pelayanan maksimal, namun tetap dengan harga yang wajar, termasuk ke daerah-daerah terpencil. Hal positif lain yang dapat dirasakan bagi negara pantai adalah sebagai upaya penyedia kesempatan kerja bagi warga negaranya. Penyelenggaraan suatu pelayaran nasional merupakan bagian dari sebuah sistem, sehingga diharapkan dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat Indonesia, bangsa dan negara, serta memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian dengan

¹³ <http://indomaritimeinstitute.org>, diakses tanggal 7 Mei 2017.

mengutamakan kepentingan umum dan kelestarian lingkungan hidup dengan memperhatikan koordinasi antara pusat dan daerah, dan yang tidak kalah penting untuk mempertahankan keamanan negara. Sistem pelayaran yang efisien dan terkelola dengan baik merupakan faktor yang sangat penting dalam persaingan ekonomi serta integritas nasional. Sebagai suatu negara kesatuan yang terdiri atas ribuan kepulauan, perlu dimiliki visi dan misi kedepan untuk membangun Negara Kesatuan Republik Indonesia sesuai dengan karakteristik yang unik dan spesifik tersebut. Dalam pelaksanaan terhadap sistem pelayaran nasional Indonesia yang baik akan menunjukkan pada negara-negara di dunia, bahwa bangsa Indonesia adalah negara bahari yang kuat dan sejahtera. Adapun tujuan dari penyelenggaraan sistem pelayaran Indonesia adalah dengan tujuan¹⁴ :

1. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
2. membina jiwa kebaharian;
3. menjunjung kedaulatan negara;
4. menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
5. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
6. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
7. meningkatkan ketahanan nasional.

Dalam sistem pelayaran nasional Indonesia memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Dalam penjabaran asas cabotage melalui perusahaan penyelenggaraan pegakutan di laut mencakup:

1. Angkutan perairan

Pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas Cabotage dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang

¹⁴ Lihat Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*

perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan. Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, dalam sistem pelayaran Indonesia diatur pula mengenai hipotek kapal. Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundang-undangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya.

Angkutan di perairan, sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, memiliki peranan yang sangat penting dalam memperlancar roda perekonomian, memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, meningkatkan ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antarbangsa. Angkutan di perairan memiliki fungsi yang strategis, yaitu menunjang kegiatan perdagangan dan perekonomian (*ship follows the trade*) serta merangsang pertumbuhan perekonomian dan wilayah (*ship promotes the trade*), sehingga angkutan di perairan berfungsi sebagai infrastruktur yang strategis bagi Indonesia sebagai negara kepulauan. Penyelenggaraan fungsi strategis tersebut dapat mendukung perwujudan wawasan nusantara, meningkatkan ekspor dan impor sehingga dapat meningkatkan penerimaan devisa negara, dan membuka kesempatan kerja, sehingga angkutan di perairan dikuasai oleh negara yang penyelenggaraannya meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Untuk mencapai tujuan tersebut, maka penyelenggaraan angkutan di perairan dilaksanakan dengan cara:

1. memberlakukan azas Cabotage secara konsekuen dan konsisten agar perusahaan angkutan perairan nasional dapat menjadi tuan rumah di negeri sendiri;
2. mengembangkan angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil dengan pelayaran-perintis dan penugasan;
3. menciptakan iklim usaha yang kondusif bagi pemberdayaan dan kemandirian industri angkutan perairan nasional;
4. mengembangkan industri jasa terkait untuk menunjang kelancaran kegiatan angkutan di perairan; dan

5. mengembangkan sistem informasi angkutan di perairan secara terpadu yang mengikutsertakan semua pihak terkait dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi.¹⁵

2. Kepelabuhanan

Pelabuhan merupakan 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 keselamatan dan keamanan. Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan nasional, dan memperkuat ketahanan nasional.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan Asas cabotage ini berkembang dari waktu ke waktu, yang mulai diberikan payung hukum berupa Instruksi Presiden (Inpres) No 5 Tahun 2005 mengenai Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, kemudian Asas cabotage ini diakomodir dalam Undang-Undang Pelayaran No 17 Tahun 2008. UU ini juga memuat sanksi atas pelanggaran asas cabotage, yaitu sanksi administratif dan pidana.
2. Dalam penerapan Asas Cabotage bagi pelayaran Indonesia didasarkan pada pemikiran bahwa transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional, mulai bidang ekonomi, sosial, budaya, politik, pertahanan sampai keamanan, ini dimaksudkan untuk melindungi kedaulatan negara dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara, serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan

¹⁵ Lihat Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang *Kepelabuhanan*

B. Saran

1. Pembaharuan kebijakan finansial untuk industri transportasi maritim Indonesia bukan hal yang berlebihan dibandingkan dengan kebijakan di beberapa negara Asean. Negara-negara tersebut telah menetapkan kebijakan di bidang registrasi kapal, pajak dan cukai, prinsip cabotage, dan dukungan fiskal untuk pengembangan kekuatan armada pelayaran nasional masing-masing.
2. Pembenahan manajemen pelabuhan, untuk peningkatan efisiensi dan produktivitas Pembangunan prasarana dan sarana penunjang pelayaran Penetapan kebijakan pelayaran nasional dan rencana strategis pembangunan perhubungan laut. Termasuk penerapan asas cabotage yang bertujuan tidak sekedar sebagai pelindung industri pelayaran domestik, tetapi untuk peningkatan daya-tawar dalam persaingan global yang sengit.

DAFTAR PUSTAKA

Buku,

- Basri, H, Siregar, *Kapita Selektia Hukum Laut Dagang*,: Kelompok Studi Hukum dan Masyarakat, Fakultas Hukum USU, Medan, 1993.
- Burhan Bungin, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*, : Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003.
- Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut, Perspektif Teori dan Praktek*,:Pustaka Bangsa Pers, Medan, 2005.
- Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*,: BPHN dan Binacipta, Bandung, 1979.
- Hussey, M, Umar,.,*Hukum aritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Penerbit PT. Fikahati Aneska, Jakarta, 2015.
- Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, : Bayumedia, Surabaya, 2008.
- Lexy Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, : Remaja Rosdakarya, Bandung, 2002.
- Mahmul Siregar dan M Iqbal Asnawi,.,*Cabotage Principle Pada Regulasi Jasa Angkutan dalam Perairan Indonesia dari Prespektif*

Sistem Perdagangan Multilateral WTO/GATS, 2012.

Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*,: Binacipta, Bandung, 1978.

-----, dan Etty R Agoe, *Pengantar Hukum Internasional*,:Alumni, Bandung, 2003.

Mochtar Kusumaatmadja dalam Muhammad Iqbal Asnawi,.,*Implikasi Pemberlakuan Asas Cabotage Dalam Pelayaran Nasional Terhadap Eksistensi Perusahaan Angkutan Laut Indonesia Pada Perdagangan Bebas Dalam Kerangka WTO*, Universitas Sumatera Utara, Medan, 2012.

Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemen Pengangkutan*,: Lembaga penerbitan FE UI, Jakarta, 1981.

Pablo Mendes de Leon, *“Cabotage in Air Transport Regulation”*, Martinus Nijhoff Publisher, 1992.

Pandoyo Toto, *Wawasan Nusantara dan Implementasinya dalam UUD 1945 serta Pembangunan Nasional*, Cetakan ke-2, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1994

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*,: Prenada Media Group, Jakarta, 2006.

Purwosutjipto, H, M, N,.,*Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Bag 5, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*,Cetakan Ke-4, : Djambatan, Jakarta, 1993.

Rosyid Mohammad Daniel, Setyawan Dony ,. *Kekuatan Struktur Kapal*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 2000.

Soedjono Wiwoho, *Pengangkutan Laut dalam Hubungannya dengan Wawasan Nusantara Seri Hukum Dagang*, PT. Bina Aksara, Jakarta, 1983.

Starke, J, G,.,*Pengantar Hukum Internasional* , :Sinar Grafika, Jakarta, 2009.

Syamsumar Dam, *Politik kelautan*, :Bumi Aksara, Jakarta, 2010

Peraturan Perundang-Undang, Internet, Jurnal, Majalah;

Undang-Undang Dasar 1945

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan dan perubahannya.

Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Farida Puspasari, "*Penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia*", [http://www. Scribd.com.](http://www.Scribd.com), diakses tanggal 7 Mei 2017

[http:// www.mappel.org/kajian-ilmiah-untuk-inpres.](http://www.mappel.org/kajian-ilmiah-untuk-inpres), diakses pada tanggal 11 Mei 2017.

<http://indomaritimeinstitute.org>, diakses tanggal 7 Mei 2017.

Rizki Aprilianto, dkk, 2014, "*Implementasi Asas Cabotage Dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia*", *Jurnal Administrasi Publik*, Vol. 2, No.4. Universitas Brawijaya

Safi'i Jamal dalam *Maritim* No. 495, Th X, edisi 15-21 April 2008.

Tridoyo Kusumastanto., "*Pemberdayaan Sumber Daya Kelautan, Perikanan Dan Perhubungan Laut dalam Abad XXI*", <http://www.lfip.org/english/pdf/bali-seminar/pemberdayaan>, diakses tanggal 7 Februari 2017.