

**PEMBERLAKUAN ASAS *CABOTAGE* PERAIRAN SULAWESI
TENGGERA BERDASARKAN INPRES JO UNDANG-UNDANG
PELAYARAN**

Beby Ansel Aprilya Imran
(E-mail: bebyangel20@gmail.com)
&
Elfrida Ratnawati G.
(E-mail: elfrida.r@trisakti.ac.id)

ABSTRAK

Indonesia memiliki perairan sangat luas dan asas *cabotage* diberlakukan untuk penghubung perairan di Indonesia. Rumusan masalahnya adalah bagaimana aturan pemberlakuan asas *cabotage* di perairan Sulawesi Tenggara dan bagaimana pemberdayaan pelayaran Indonesia di perairan Sulawesi Tenggara setelah berlakunya asas *cabotage* berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Jo Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, dengan sifat deskriptif analitis, menggunakan data primer berupa wawancara untuk mendukung data sekunder dan bahan hukum primer dan sekunder. Data dianalisis secara kualitatif dengan penarikan kesimpulan secara deduktif. Kesimpulannya adalah aturan pemberlakuan asas *cabotage* di perairan Sulawesi Tenggara berlangsung dengan cukup baik, namun asas *cabotage* belum berlangsung secara maksimal. Dampak positif dan negative dari pemberlakuan asas *cabotage* yaitu Memajukan perekonomian negara, perusahaan lokal yang makin berkembang, pemberdayaan sumber daya manusia yang meningkat dan berkurangnya pencemaran lingkungan dan untuk dampak negatifnya berupa keterbatasan jenis kapal salah satunya *mother vessel* yang mana sangat sedikit dimiliki oleh Indonesia karena minimnya lembaga yang dapat mengadakan pengadaan kapal dan juga karena hal tersebut membuat penggunaan kapal asing masih dilakukan karena terbatasnya jenis kapal dan tingginya permintaan pelayanan.

Kata Kunci: Asas *Cabotage*, Pengangkutan, Pengangkutan Laut.

A. Latar Belakang

Indonesia yang memiliki ribuan pulau dan wilayah perairan sangat luas. Total luas wilayah Indonesia sekitar 7,81 juta km², dimana sebesar 3,25 juta km² merupakan luas wilayah laut.¹ Dengan luas wilayah laut yang jauh lebih besar Adanya kapal sebagai alat transportasi sangat berperan penting mengingat alat transportasi laut memiliki kebutuhan dan urgensinya tersendiri sebagai penghubung dan pemenuhan kebutuhan masyarakat. Hal ini juga perlu didukung dengan ketersediaan pelabuhan karena dalam pengangkutan laut pelabuhan merupakan faktor utama.²

Sebelum mengenal dan memberlakukan asas *cabotage*, beberapa tahun terakhir mayoritas kapal yang digunakan di wilayah perairan Indonesia merupakan kapal milik asing. Hal ini menyebabkan penguasaan kapal-kapal berbendera asing sangat banyak di Indonesia sehingga menyebabkan kepentingan usaha angkutan laut nasional menjadi terpuruk. Perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu untuk membeli kapal sendiri dalam melakukan kegiatan pelayarannya.³ Kapal yang digunakan untuk melakukan transportasi pengangkutan laut yaitu kapal-kapal besar (*vessel*). *Vessel* yang terdiri dari beberapa jenis yaitu Kapal *General Kargo*, Kapal *Bulk Kargo*, Kapal *Tanker*, Kapal *Special Designed* dan Kapal *Container Cargo*.⁴

Kondisi pelayaran di Indonesia saat ini sangat memprihatinkan. Oleh karena itu Lahirnya asas *cabotage* yang terkandung dalam Undang-Undang Pelayaran tercantum dalam Pasal 8 Undang-Undang Pelayaran. asas *cabotage* adalah hak eksklusif pengangkutan dan aktivitas domestik yang dijalankan oleh perusahaan

¹ Oki Pratama, "Konservasi Perairan Sebagai Upaya Menjaga Potensi," *Balai Pengelolaan SD Pesisir & Laut Makassar*, 10 Juni 2020 <<https://kkp.go.id/djprl/bpsplmakassar/artikel/19908-konservasi-perairan-sebagai-upaya-menjaga-potensi-kelautan-dan-perikanan-indonesia>> [diakses 14 September 2021].

² Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, 1 ed. (Jakarta: PT. Bina Aksara, 1982).

³ Rizky Aprilianto, Abdul Hakim, dan Ainul Hayat, "IMPLEMENTASI ASAS CABOTAGE DALAM KEBIJAKAN PELAYARAN DI INDONESIA (Studi di Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan Indonesian National Ship Owners Association)," *Jurnal Administrasi Publik*, 2.4 (2014), 758.

⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991).

pelayaran nasional.⁵ Asas *cabotage* diatur dalam Inpres Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Selain itu, juga turut dibentuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai titik balik yang melahirkan asas *cabotage* di Indonesia sekaligus mencabut Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran karena sudah tidak memadai lagi dengan kebutuhan terkini bangsa Indonesia. Pembentukan Undang-Undang Pelayaran sebagai perjuangan yang mengawali lahirnya asas *cabotage* yang dinilai dapat membangkitkan kondisi pelayaran Indonesia terutama terhadap perusahaan pelayaran dalam negeri.

Seperti salah satu wilayah perairan di Indonesia yang masih rawan dalam pelanggaran terhadap asas *cabotage* ini yaitu pada perairan Sulawesi Tenggara. Perairan di wilayah tersebut memiliki keunggulan kompetitif yang sudah seharusnya dibangun. Terutama di wilayah Molawe dan Kolaka sebagai daerah kepulauan dengan keindahan yang menyimpan potensi besar yang masih membutuhkan banyak pembangunan terutama dalam sektor angkutan laut.⁶ Kasus keberadaan kapal *vessel* (kapal besar) diduga dimiliki oleh PT. *Virtue Dragon* Nikel Indonesia (VDNI) di laut Tapunopaka, kecamatan Lasolo Kepulauan, kabupaten Konawe Utara, Sulawesi Tenggara. Kapal *vessel* dengan berat ribuan ton tersebut tidak diketahui keberadaannya oleh dinas perhubungan setempat. Kapal tersebut tidak hanya berlabuh tetapi juga melakukan aktivitas bongkar muat sekitar 10 hari dilakukan sangat rapi, rahasia dan juga tidak menguntungkan daerah dan negara.⁷

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas, maka penulis hendak melakukan penelitian dengan menuangkannya ke dalam karya ilmiah dengan rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana aturan pemberlakuan asas *cabotage* di Perairan Sulawesi Tenggara berdasarkan

⁵ Lidya Yuniartha, "Asas Cabotage dipertahankan di UU Cipta Kerja, ini kata INSA," *kontan.id*, 11 November 2020 <<https://nasional.kontan.co.id/news/asas-cabotage-dipertahankan-di-uu-cipta-kerja-ini-kata-insa>> [diakses 15 September 2022].

⁶ Muhammad Harianto, "KKP Perketat Pengawasan Kapal Asing yang Masuk di Sultra," *antaranews*, 29 Januari 2020 <<https://www.antaranews.com/berita/1271237/kkp-perketat-pengawasan-kapal-asing-yang-masuk-di-sultra>> [diakses 14 September 2021].

⁷ Murtaidin, "Kapal Vessel PT VDNI Dianggap Neraka Oleh Nelayan Konut," *zonasultra.id*, 11 Juli 2018 <<https://zonasultra.com/kapal-vessel-pt-vdni-dianggap-neraka-oleh-neyalan-konut.html>> [diakses 10 November 2021].

Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Jo Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

B. Metode Penelitian

Tipe penelitian yang akan peneliti gunakan adalah tipe penelitian hukum normatif. Dengan sifat penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini ialah bersifat deskriptif. Penelitian ini juga menggunakan data sekunder sebagai data utama dibantu dengan data primer sebagai data pendukung yaitu berupa wawancara dengan perwakilan dari perusahaan pelayaran PT. Anugrah Lautan Perkasa dan PT. Timur Jaya Lestari serta perwakilan dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan III Molawe dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan III Kolaka. Dengan data sekunder yakni berupa undang-undang dan inpres yang berkaitan dengan penelitian. Serta buku, jurnal, artikel yang berkaitan dengan pemberlakuan asas *cabotage* di Indonesia. Adapun cara pengumpulan data yang peneliti gunakan dalam melakukan penelusuran kepustakaan guna mendapatkan data sekunder. Serta melakukan wawancara guna mendukung data sekunder. Data hasil penelitian yang telah diperoleh akan dianalisis secara kualitatif. Metode kualitatif adalah suatu tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif-analitis untuk rumusan kesimpulan untuk memperoleh jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan.⁸ Serta cara pengambilan kesimpulan dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode pola pikir deduktif.

C. Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil wawancara dengan Syahbadar Pelabuhan kelas III Molawe, kapal asing yang masuk di wilayah perairan ini kurang lebih ada 10 kapal asing dan terjadi peningkatan untuk perusahaan kapal nasional tiap bulannya. Dengan adanya pemberlakuan asas *cabotage* tentunya lebih baik dalam pemberdayaan sumber daya serta menjadi gerbang perkembangan khususnya untuk pelayaran nasional. Sehingga pelayaran nasional mengalami

⁸ Soerjono Sukanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 2015).

pertumbuhan cukup signifikan yang ditandai dengan pesatnya pertumbuhan jumlah armada kapal niaga nasional. di wilayah Molawe pemberlakuan asas *cabotage* dirasa sudah berhasil karena dari segi pengiriman antar pulau semua dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional. Walaupun masih ada penggunaan kapal asing di wilayah Morosi untuk muatan pembangunan yang masih digunakan karena bahan dan alat konstruksi dikirim dari China.

Berdasarkan hasil wawancara dengan syahbandar Pelabuhan kelas III Kolaka, kapal asing di wilayah kerja Syahbandar Kolaka beberapa tahun terakhir ada walaupun tidak sebanyak dahulu. Pemberlakuan asas *cabotage* tentu akan lebih baik karena pemberdayaan SDM serta dapat menjadi era baru dalam perkembangan industri pelayaran nasional. Dimana industri pelayaran nasional mengalami pertumbuhan cukup signifikan yang ditandai dengan pesatnya pertumbuhan jumlah armada kapal niaga nasional.

Berdasarkan hasil wawancara dengan PT. Timur Jaya Lestari, pemberlakuan asas ini dapat membantu mengurangi masuknya kapal asing yang merugikan perusahaan local dan menurut narasumber pemberlakuan asas *cabotage* belum terlalu berhasil untuk benar-benar menutup akses masuknya kapal asing. Tetapi setidaknya dapat membatasi sehingga kapal yang masuk lebih terfilter dan pemberdayaan perusahaan lokal seperti kami dapat berjalan dengan baik.

Berdasarkan hasil wawancara dengan PT. Anugerah Lautan Perkasa, semenjak adanya peraturan ini kapal asing yang masuk dibatasi. Tidak bisa masuk seenaknya seperti dulu. Menurut narasumber, pemberlakuan asas *cabotage* cukup berhasil walaupun masih banyak kesempatan untuk kapal asing masuk ke wilayah Indonesia tetapi setidaknya bisa untuk membatasi masuknya kapal asing walaupun di satu sisi kita membutuhkan kapal asing tersebut dikarenakan kami belum bisa menyediakan kapal-kapal jenis tertentu untuk menunjang kegiatan layanan kami. Dampak dari pemberlakuan asas *cabotage* pun membuat tingginya permintaan penggunaan jasa dengan perusahaan kami, kami juga dapat membantu meningkatkan pemberdayaan SDM masyarakat sekitar. Dampak negatifnya ya seperti yang saya bilang diatas kapal masih

terbatas sehingga kami pun juga butuh penggunaan kapal asing untuk demand yang lebih tinggi.

D. Pembahasan

1. Aturan pemberlakuan asas *cabotage* di Perairan Sulawesi Tenggara berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Jo Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Asas *cabotage* sendiri seharusnya sudah menjadi aturan yang harus ditegaskan di Indonesia dikarenakan Indonesia yang merupakan negara kepulauan dan mempunyai puluhan ribu pulau dan memiliki wilayah perairan yang luas. Dengan masuknya kapal-kapal asing ke Indonesia tanpa pembatasan yang sesuai tentu saja menjadi kerugian untuk Indonesia sendiri yaitu terdiri dari:

1. Penurunan devisa negara
2. Pencemaran lingkungan
3. Perusahaan pelayaran lokal menjadi tidak berkembang

Dengan melihat beberapa faktor diatas maka dapat disimpulkan bahwa penggunaan asas *cabotage* sangat penting di Indonesia, apalagi sekarang di jaman era globalisasi ini sudah banyak investor-investor lokal dan asing yang berminta dalam pemberdayaan pelayaran lokal di Indonesia yang dapat membantu tidak hanya dari segi pengadaan kapal tetapi juga dari pertumbuhan ekonomi masyarakat dan pemasukan untuk pemerintah itu sendiri. Pengaturan mengenai asas *cabotage* di berlakunya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Jo Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran itu sendiri hanya sekadar eksplisit. Yaitu seperti di dalam Pasal 8 yang menyatakan bahwa:⁹

⁹ *Undang-Undang Nomor. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, 2008; Bagian Peraturan Perundang-undangan Biro Hukum dan Humas Bpkp, *Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Presiden Republik Indonesia* <www.bpkp.go.id>.

- (1) “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia;
- (2) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia”

Untuk menyempurnakan pengaturan mengenai asas *cabotage* yaitu Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Jo Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran untuk mempertegas pengaturan mengenai asas *cabotage* ini.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan kepada kedua Syahbandar yaitu Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Kelas III Molawe dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kolaka juga kepada dua perusahaan yaitu PT. Anugrah Lautan Perkasa dan PT. Timur Jaya Lestari, yang menyatakan merupakan kesyahbandaran dan perusahaan lokal yang berada di perairan Sulawesi Tenggara yang merasakan secara langsung implementasi dari asas ini menyebutkan bahwa, asas ini cukup berhasil dalam menangani masuknya kapal asing di perairan Sulawesi Tenggara. Mereka menyebutkan bahwa semenjak asas ini diberlakukan, pembatasan di perbatasan juga ditingkatkan yaitu kapal asing yang tanpa izin tidak dapat masuk dan apabila ada barang dari dalam atau keluar negeri yang ini keluar atau masuk ke dalam perairan domestik harus menggunakan kapal dari perusahaan pelayaran lokal. Hal ini ditandai juga dengan pertumbuhan cukup signifikan yang ditandai dengan pesatnya pertumbuhan jumlah armada kapal niaga nasional.

Berdasarkan data statistik yang didapatkan dari kedua syahbandar dan kedua perusahaan diatas, telah terjadi peningkatan dalam masuk dan keluarnya kapal. Hal ini dapat dilihat dari tabel berikut¹⁰:

N o.	KESYAHBAN DARAN	MASUK KAPAL 2018		MASUK KAPAL 2019		MASUK KAPAL 2020		MASUK KAPAL 2021	
		ASING	LOKAL	ASING	LOKAL	ASING	LOKAL	ASING	LOKAL
1	MOLAWE	384	3.312	324	3.960	192	3.504	120	1.540

¹⁰ Hasil Wawancara Syahbandar Molawe; “Hasil Wawancara Syahbandar Kolaka.”

2	KOLAKA	216	3.084	168	3.444	120	1.716	84	2.808
JUMLAH		600	6.396	492	7.404	312	5.220	204	4.348

Tabel 1. Data masuk dan keluar kapal di Syahbandar Molawe dan Syahbandar Kolaka

Dilihat dari data tabel diatas, masuknya kapal asing di Indonesia dengan adanya asas *cabotage* ini menurun. Terlihat dari tahun ketahun kapal asing yang masuk cenderung sedikit. Seperti halnya di syahbandar kantor unit penyelenggara pelabuhan kelas III Molawe mengalami penurunan secara signifikan yakni sebanyak 1772 unit kapal selama periode 2018-2021. Dalam wawancara yang dilakukan terhadap petugas dari Syahbandar Molawe pun mengatakan bahwa setiap bulanya kurang lebih ada 10 unit kapal asing yang masuk ke wilayah Syahbandar Molawe dikarenakan adanya pembangunan yang dilakukan di Morosi menggunakan bahan dan alat konstruksi yang dikirim dari China.

Selanjutnya pada Syahbandar Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kolaka jumlah kapal asing periode 2018-2021 yang masuk dan keluar dari kedua syahbandar tersebut berkurang secara signifikan yaitu dari 600 (enam ratus) kapal asing menjadi 204 (dua ratus empat) kapal asing.

Sampai saat ini yaitu dilihat dari jumlah kapaal yang masuk, ada beberapa kapal asing yang sering masuk ke wilayah perairan Indonesia khususnya Sulawesi Tenggara wilayah kerja Syahbandar Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe dan Syahbandar Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kolaka, terdiri dari:¹¹

NO	NAMA KAPAL	BENDERA KAPAL	JENIS MUATAN
1.	MV. Vtc Sun	Vietnam	Equipment
2.	MV. Gh Seabird	Marshal Island	Ferro Nickel
3.	MV. Tianjing Venture	Hongkong	Nihil
4.	MV Direction Sw	Panama	Nihil

¹¹ Hasil Wawancara Syahbandar Molawe; “Hasil Wawancara Syahbandar Kolaka.”

5.	MV Audrey Sw	Panama	Ferro Chrome
6.	MV. Da Tai	Hongkong	Ferro Chrome
7.	MV Yangtze Brilliance	Hongkong	Equipment
8.	MV Baoshan Star	Liberia	Equipment
9.	MV.Ch Bella	Republic Of Korea	Batu Bara
10.	MV. Ying Li	Panama	Equipment
11.	MV. Red Azalea	Panama	Batu Bara
12.	MV. Sea Saker	Panama	Batu Bara
13.	MV. Jia Feng	Cameroon	Nihil
14.	MV. Ivy Ocean	Panama	Nihil
15.	MV. Beks Ceyda	Marshall Island	Batu Bara
16.	MV. Qi SHeng	Hongkong	Equipment
17.	MV. Exellent Percadores	Panama	Nihil
18.	MV. Ming Xiang DA 18	Panama	Ferro Nickel
19.	MV. Erradale	Singapore	Ferro Chrome
20.	MV. DS Favour	Panama	Equipment
21.	MV. Eastern Progress	Hongkong	Equipment
22.	MV. Nikkei Progresso	Panama	Ferro Chrome
23.	MV. Trawind Fortune	Panama	Nihil
24.	MV. Porthos	Panama	Nihil
25.	MV. Yamtai	Hongkong	Equipment
26.	MV. Hongsheng 7	Hongkong	Nihil
27.	TB. Sanle 29 & BG. PB 3028	Panama	Nickel Ore
28.	MV. Konkar Theodoros	Panama	Ferro Chrome
29.	MV. Dux Benefit	Panama	Batu Bara
30.	MV. Geki Star	Marshall Island	Nihil
31.	MV. Vung Hai	Panama	Ferro Chrome
32.	MV. Enterprise	Liberia	Batu Bara
33.	MV. Sbi Aries	Capt. Navales Jonel	Batu Bara
34.	MV. Silver Paace	Hongkong	Ferro Chrome

35.	Mv. Beagle VII	Panama	Nihil
36.	MV. Trawind Vision	Panama	Nihil
37.	MV. Indigo SW	panama	Nihil

Tabel 2. Data kapal asing yang masuk di Syahbandar Molawe dan Syahbandar Kolaka

Menurut data tabel diatas terdapat 37 kapal asing yang sering untuk keluar masuk di perairan Sulawesi Tenggara wilayah kerja Syahbandar Molawe dan Kolaka dari daftar daftar nama kapal tersebut kebanyakan berasal dari Panama. Menurut data diatas, kapal yang berbendera:

1. Panama

Terdapat 19 nama kapal dengan jenis muatan yang berbeda-beda. Mulai dari bermuatan Ferro Chrome, Equipment, Batu Bara, Ferro Nickel, Nickel Ore bahkan nihil sekalipun.

2. Hongkong

Terdapat 8 (delapan) nama kapal dengan jenis muatan equipment, Ferro Chrome dan nihil.

3. Marshall Island

Terdiri dari 3 (tiga) kapal yaitu memuat muatan Batu Bara, Ferro Nickel dan nihil.

4. Liberia

Terdapat 2 (dua) kapal asing dengan muatan equipment dan batu bara

5. Vietnam, Republik of Korea, Singapore dan Capt. Navales Jonel

Masing-masing terdiri dari 1 (satu) kapal asing yang memuat equipment, batu bara, dan ferro chrome.

Dilihat dari 8 (delapan) negara diatas, dapat dilihat bahwa Walaupun masih banyak kesempatan untuk kapal asing masuk ke wilayah Indonesia dikarenakan seperti wawancara yang telah dilakukan kepada pihak syahbandar yaitu kapal asing dapat masuk ke dalam wilayah perairan republik Indonesia memang dibutuhkan dikarenakan masih terbatasnya jenis-jenis kapal yang berbendera republik Indonesia dengan jenis-jenis tertentu yaitu permintaan terhadap pelayanan jasa perusahaan pelayaran

lokal terus meningkat. Tetapi seperti yang diketahui, pengadaan akan kapal masih sulit untuk dilakukan dikarenakan masih sedikitnya Lembaga bank maupun non-bank yang mampu memberi kredit dengan jumlah yang sangat besar.

Tetapi dengan diberlakukannya asas *cabotage*, hal ini tentu saja berpengaruh kepada pemberdayaan perusahaan pelayaran lokal itu sendiri. Hal ini terlihat dari meningkatnya pengguna pelayanan jasa perusahaan pelayaran lokal dari tahun ke tahun. Seperti dari perusahaan PT. Anugrah Lautan Perkasa sendiri permintaan penggunaan pelayanan jasa terdapat dalam tabel berikut:¹²

NO	JENIS KAPAL	KELUAR MASUK KAPAL	
		2020	2021
1	TB BUEPE 2 BIAN 2	22	23
2	TB BUEPE 4 BIAN 3	14	15
3	TB TONY	9	14
4	TB HARRY LL 3005	2	30
5	TB MACAN	2	34
6	TB SEMESTA 7 KLS 9	-	11
7	TB SEMESTA 8 KLS 8	-	11
JUMLAH		49	139

Tabel 3. Data permintaan penggunaan pelayanan PT. Anugrah Lautan Perkasa

Pada tabel diatas bahwa dalam periode tahun 2020-2021 dapat dilihat bahwa dengan jumlah total 139 kontrak kerja mengalami kenaikan hingga 90 kontrak kerja selama tahun 2021, berarti pada setiap tahunnya mengalami peningkatan dan dapat dikatakan bahwa implementasi asas *cabotage* berjalan dengan baik.

Dan juga terhadap data dari perusahaan PT. Timur Jaya Lestari yaitu sebagai berikut:¹³

NO	JENIS KAPAL	KELUAR MASUK KAPAL	
		2020	2021

¹² Hasil Wawancara Dengan PT.Anugrah Lautan Perkasa.

¹³ Hasil Wawancara dengan PT. Timur Jaya Lestari.

1	BARGE-TONGKANG 320 ft	18	20
2	TB BUEPE 1	14	19
4	TB BUEPE 3	7	26
JUMLAH		39	65

Tabel 4. Data permintaan penggunaan pelayanan PT. Timur Jaya Lestari

Pada tabel diatas bahwa dalam periode tahun 2020-2021 dapat dilihat bahwa dengan jumlah 65 Kontrak kerja pada periode tahun 2021 meningkat 26 kontrak kerja dari tahun sebelumnya. Ini membuktikan pada perusahaan ini pun implementasi asas *cabotage* berlaku dengan baik.

2. Pemberdayaan pelayaran Indonesia di Perairan Sulawesi Tenggara setelah berlakunya asas *cabotage* berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Jo Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan terhadap kedua syahbandar juga kepada dua perusahaan yaitu PT. Anugrah Lautan Perkasa dan PT. Timur Jaya Lestari, mereka cenderung mengatakan bahwa pemberlakuan asas *cabotage* ini cukup baik dilakukan untuk membatasi keluar masuk kapal asing yang ada di perairan dan wilayah kerja tersebut sesuai dengan berlakunya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Jo Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Walaupun belum sepenuhnya efektif untuk menutupi seluruh akses kepada kapal asing yang masuk. Tetapi setidaknya dapat memfilterisasi masuknya kapal asing. Penerapan asas *cabotage* ini memberikan dampak positif maupun negatif bagi pemerintah Indonesia serta perusahaan-perusahaan pelayaran laut Indonesia untuk melakukan upaya pelayaran jasa angkutan kapal di Indonesia. Berikut dampak yang dihasilkan oleh pemberlakuan Asas *Cabotage*:

1. Dampak positif

Dampak positif diberlakukannya asas *cabotage* yaitu:

- a. Memajukan perekonomian negara

- b. Perusahaan lokal yang makin berkembang
- c. Sumber Daya Manusia
- d. Berkurangnya pencemaran lingkungan

2. Dampak Negatif

Walaupun asas *cabotage* mempunyai banyak dampak positif, tapi tidak menutup kemungkinan bahwa asas ini juga memiliki dampak negatif yang membuat asas *cabotage* ini menjadi pro dan kontra. Dengan adanya asas *cabotage* yang berarti bahwa penggunaan kapal di perairan domestik hanya dapat dilakukan dengan kapal berbendera Indonesia dan berawak kapal berkewarganegaraan Indonesia maka asas *cabotage* dapat menghambat perusahaan pelayaran lokal seperti:

- a. Keterbatasan kapal
- b. Penggunaan kapal asing

Dapat disimpulkan bahwa hal diatas terjadi karena permintaan pelayanan jasa kapal yang tinggi namun jenis-jenis armada-armada kapal yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran lokal Indonesia terbatas, sehingga perusahaan pelayaran lokal masih harus menggunakan kapal asing sampai sekarang. Contohnya kapal-kapal besar seperti *mother vessel*. Hal ini didukung juga karena faktor lembaga bank ataupun non-bank untuk pengadaan kapal yang sangat sedikit untuk menyanggupi pengadaan kapal, sehingga asas *cabotage* ini menjadi pro dan kontra di kalangan perusahaan pelayaran lokal.

Oleh karena itu, perusahaan pelayaran lokal mengharapkan pemerintah dan lembaga bank dan atau non-bank lebih memperhatikan kembali faktor ini agar asas *cabotage* berjalan dengan baik. Dan juga perusahaan pelayaran lokal dan syahbandar mengharapkan untuk diperbaharui kembali mengenai peraturannya dan pengawasannya. Karena sudah cukup lama dan sudah tidak relevan dengan perkembangan pada bidang pelayaran di perairan Indonesia. Seperti menambahkan ayat atau pasal pada Pasal 8 Undang-Undang Pelayaran atau diantara Pasal 8 dan Pasal 9 mengenai pengecualian bersyarat terhadap penggunaan kapal

asing yang dipinjam atau disewa oleh perusahaan pelayaran Indonesia untuk pemenuhan pelayanan jasa perusahaan.

E. PENUTUP

Kesimpulan

Aturan pemberlakuan asas *cabotage* di Perairan Sulawesi Tenggara berlangsung dengan cukup baik. Namun asas *cabotage* belum berlangsung secara maksimal. Dampak positif dan negative dari pemberlakuan asas *cabotage* yaitu memajukan perekonomian negara, perusahaan lokal yang makin berkembang, pemberdayaan sumber daya manusia yang meningkat dan berkurangnya pencemaran lingkungan dan untuk dampak negatifnya berupa keterbatasan jenis kapal salah satunya *mother vessel* yang mana sangat sedikit dimiliki oleh Indonesia karena minimnya lembaga yang dapat mengadakan pengadaan kapal dan juga karena hal tersebut membuat penggunaan kapal asing masih dilakukan karena terbatasnya jenis kapal dan tingginya permintaan pelayanan.

Saran

Hendaknya dilakukan peningkatan terhadap pengawasan di perbatasan dan kesyahbandaran, dengan menerapkan sanksi-sanksi yang sesuai yaitu berupa sanksi administratif dan/atau sanksi pidana pada kapal-kapal yang masuk ke wilayah Indonesia dan hendaknya peraturan tentang pemberlakuan asas *cabotage* diperbaharui.

F. DAFTAR PUSTAKA

- Aprilianto, Rizky, Abdul Hakim, dan Ainul Hayat, "IMPLEMENTASI ASAS CABOTAGE DALAM KEBIJAKAN PELAYARAN DI INDONESIA (Studi di Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan Indonesian National Ship Owners Association)," *Jurnal Administrasi Publik*, 2.4 (2014), 758
- Harianto, Muhammad, "KKP Perketat Pengawasan Kapal Asing yang Masuk di Sultra," *antaranews*, 29 Januari 2020
<<https://www.antaranews.com/berita/1271237/kkp-perketat-pengawasan-kapal-asing-yang-masuk-di-sultra>> [diakses 14 September 2021]
- Hasil Wawancara dengan PT. Timur Jaya Lestari*
Hasil Wawancara Dengan PT.Anugrah Lautan Perkasa
"Hasil Wawancara Syahbandar Kolaka"

Hasil Wawancara Syahbandar Molawe

Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991)

Murtaidin, “Kapal Vessel PT VDNI Dianggap Neraka Oleh Nelayan Konut,” *zonasultra.id*, 11 Juli 2018 <<https://zonasultra.com/kapal-vessel-pt-vdni-dianggap-neraka-oleh-neyalan-konut.html>> [diakses 10 November 2021]

Peraturan Perundang-undangan Biro Hukum, Bagian, dan Humas Bpkp, *Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Presiden Republik Indonesia* <www.bpkp.go.id>

Pratama, Oki, “Konservasi Perairan Sebagai Upaya Menjaga Potensi,” *Balai Pengelolaan SD Pesisir & Laut Makassar*, 10 Juni 2020 <<https://kkp.go.id/djprl/bpsplmakassar/artikel/19908-konservasi-perairan-sebagai-upaya-menjaga-potensi-kelautan-dan-perikanan-indonesia>> [diakses 14 September 2021]

Soedjono, Wiwoho, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, 1 ed. (Jakarta: PT. Bina Aksara, 1982)

Sukanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 2015)

Undang-Undang Nomor. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008

Yuniartha, Lidya, “Asas Cabotage dipertahankan di UU Cipta Kerja, ini kata INSA,” *kontan.id*, 11 November 2020 <<https://nasional.kontan.co.id/news/asas-cabotage-dipertahankan-di-uu-cipta-kerja-ini-kata-insa>> [diakses 15 September 2022]

