

# **Pengaruh Penerapan Asas Cabotage di Bidang Offshore pada PT. Orela Bahari**

**Trisnowati Rahayu**

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172  
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732  
E-mail: [pipmks@pipmakassar.com](mailto:pipmks@pipmakassar.com)

## **ABSTRAK**

Penelitian ini didasari pada permasalahan industri pelayaran nasional yang selama ini dikuasai oleh kapal-kapal asing. Sebelum diterapkan asas cabotage pada tahun 2005 hanya berkisar 6041 armada, setelah pemberlakuan asas cabotage, pada tahun 2017, armada pelayaran nasional menjadi 23.823. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa implementasi Asas Cabotage memberikan pengaruh yang besar terhadap industri pelayaran nasional. industri pelayaran nasional menjadi semakin berkembang. Jumlah perusahaan pelayaran nasional dan kapal nasional semakin bertambah, sehingga seluruh kegiatan bongkar muat di pelabuhan nasional dapat dikuasai oleh perusahaan pelayaran nasional. Penerapan asas cabotage banyak dampak positif yang dirasakan bagi pertumbuhan ekonomi yang dirasakan oleh PT. Orela Bahari pada bidang jasa pengangkutan. Namun demikian potensi dampak negatif juga mengintai jika pemberlakuan asas cabotage tidak disiasati dengan baik, melalui keberadaan pelabuhan yang mampu mengakselerasi pertumbuhan ekonomi dengan menurunkan biaya transportasi serta waktu tunggu di pelabuhan. Peningkatan jumlah kapal angkutan serta peningkatan pangsa muatan bagi perusahaan angkutan laut merupakan suatu dampak yang sangat terasa bagi perusahaan seperti PT. Orela Bahari.

**Kata kunci:** *Penerapan, Asas Cabotage, Pelayaran*

## 1. PENDAHULUAN

Kapal bagi perusahaan pelayaran merupakan aset utama yang diharapkan dapat menghasilkan laba bagi perusahaan. Sebagai aset utama perusahaan, pemeliharaan mutlak diperlukan untuk tetap menjaga kondisi kapal tetap layak beroperasi dan mengoptimalkan umur hidup kapal tersebut. Optimalisasi umur suatu aset bisa diartikan dengan melakukan pemeliharaan sehingga aset tersebut paling tidak bisa beroperasi 30 sampai 40 persen lebih lama bila dibandingkan dengan aset yang kurang pemeliharaannya (Wireman, 2005: 12).

Kapal sebagai salah satu alat transportasi akan melalui berbagai macam kondisi, baik itu yang disebabkan oleh faktor alam maupun yang disebabkan oleh faktor kondisi lingkungan, hal ini dapat mengakibatkan kapal mengalami kerusakan pada konstruksi maupun peralatan penunjang lainnya, sebagai item pendukung dalam beroperasinya sebuah kapal.

Industri pelayaran di Indonesia mengalami perkembangan cukup pesat sebagai dampak diterbitkannya Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 yang mengamanatkan asas cabotage. Cabotage merupakan prinsip/asas berupa pemberian hak kepada suatu negara untuk melakukan kegiatan pengangkutan antar pulau dan atau pelabuhannya di dalam negeri suatu negara dengan menggunakan kapal-kapal berbendera dan berkebangsaan negara tersebut (INFACO, 2013: 9).

Dengan adanya asas cabotage ini membawa keuntungan bagi perusahaan pelayaran dalam negeri, begitupun dengan Perusahaan PT. Orela Bahari yang dibuktikan dengan pemilik perusahaan merupakan warga negara Indonesia, kapal-kapal yang dimiliki perusahaan berbendera Indonesia dan karyawannya asli orang Indonesia. PT. Orela Bahari Sebagai perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang jasa transportasi di offshore company yang memiliki spesifikasi dan kapabilitas dalam manajemen pelayaran dimana kapal-kapal yang dimiliki yakni

kapal-kapal crewboat yang digunakan untuk mengangkut crew dan peralatan guna untuk menunjang kegiatan offshore.

Sebagai salah satu perusahaan yang juga menerapkan asas cabotage tentunya selain dalam penggunaan bendera merah putih, perusahaan PT. Orela Bahari yang bergerak di jasa transportasi di offshore dituntut untuk bisa memiliki standar dan kualitas yang baik. Maka dari itu PT. Orela Bahari berusaha menjadi perusahaan yang berstandar internasional guna bersaing dengan perusahaan pelayaran dalam negeri maupun perusahaan pelayaran asing dalam memberikan pelayanan yang berkualitas sesuai dengan motto "One Stop Solution" kepada masyarakat maritim.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan asas cabotage di bidang offshore di PT. Orela Bahari pada jasa angkutan kapal di Indonesia. Serta penelitian ini bermanfaat sebagai bahan masukan dalam mengatasi masalah yang timbul seputar dalam penerapan asas cabotage bagi Pelaku Bisnis bidang Offshore di PT. Orela Bahari. Ini juga diharapkan dapat memberi masukan dan tambahan pengetahuan bagi para pembaca seputar penerapan asas cabotage di bidang offshore pada jasa angkutan kapal

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **a. Pengertian Asas Cabotage**

Asas cabotage merupakan salah satu dari asas yang terdapat dalam hukum laut (Maritim Law ) terutama hukum pengangkutan laut. Menurut Wirjono Prodjodikoro dalam bukunya Hukum Laut Bagi Indonesia (1984) mengatakan bahwa hukum laut adalah segala peraturan hukum yang ada hubungannya dengan laut yang berlaku dalam suatu negara.

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.

Hukum internasional mengenal asas cabotage baik dalam konteks penerbangan (*aviation*) maupun pelayaran. Kata "Cabotage", sebagaimana dipakai dalam bahasa Prancis dan Inggris, diambil dari kata kerja Prancis yaitu *Caboter*, (yang lebih dahulu berasal dari bahasa Spanyol, *cabo*, yaitu tanjung), yang berarti "untuk berlayar dari tanjung ke tanjung, untuk berlayar sepanjang tanjung."

Menurut Mochtar Kusumaatmadja dalam bukunya hukum pengangkutan laut, (1978:15) bahwa asas cabotage ini artinya sebagai asas atau prinsip yang menyatakan bahwa kegiatan pelayaran dalam wilayah perairan suatu negara hanya dapat dilakukan oleh kapal-kapal dari negara yang bersangkutan. Asas cabotage ini juga merupakan asas yang diakui dalam 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.

Banyak kalangan yang menilai pemberlakuan asas ini sebagai suatu tindakan proteksi yang memperlakukan istimewa perusahaan domestik (nasional) sehingga dianggap menimbulkan persaingan yang tidak sehat, padahal ini merupakan upaya kebijakan yang dilakukan Pemerintah suatu negara yang bertujuan untuk meningkatkan kemampuan industri dalam negeri.

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 pada pasal 14 shipping Act,

pelayaran antara benua Amerika (Minland Unted state) dan Kepulauan Hawaii hanya boleh dilakukan oleh perusahaan-perusahaan Amerika Serikat saja. Apabila hak Cabotage ini 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 negara kepulauan di mana perhubungan laut merupakan faktor intergrasi wilayah dan Bangsa yang penting dan dapat dikatakan bukan saja urat nadi bahkan jantung dari pada kehidupan Bangsa.

#### **b. Asas Cabotage dalam Perundang-undangan Nasional**

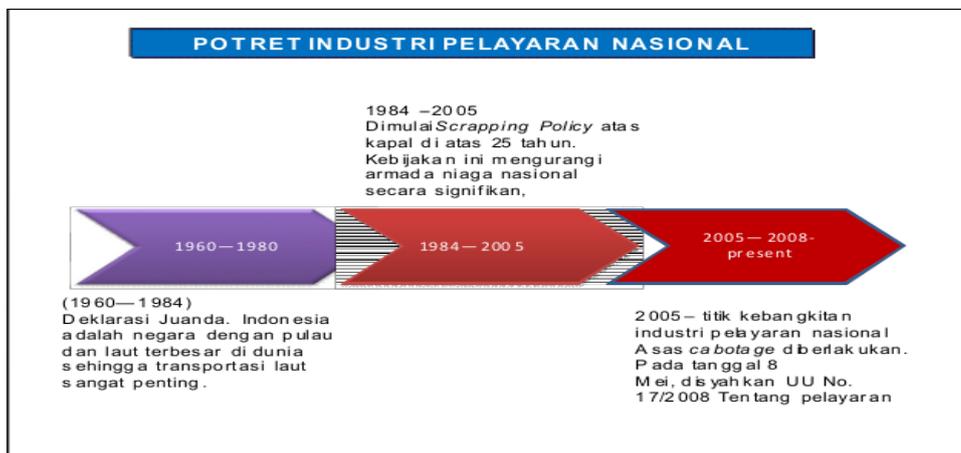
Untuk mengetahui kewenangan Indonesia sebagai negara pantai dalam menegahkan hukum di wilayah laut dibawah kedaulatan, maka penting untuk diketahui mengenai yuridiksi yang mempresentasikan hak dan kewenangan negara tersebut atas penerapan hukum nasionalnya. Berlakunya yuridiksi teritorial berdasarkan kedaulatan negara yang bersangkutan atas wilayahnya. yuridiksi territorial juga diartikan sebagai kekuasaan negara secara geografi yang menggambarkan bagian permukaan bumi dan luar angkasa di atasnya serta tanah dibawahnya yang merupakan kedaulatan atas wilayah baik meliputi orang maupun benda didalamnya.

#### **c. Undang-undang No. 21 Tahun 1992**

Dalam peraturan perundang-undangan nasional Indonesia, asas cabotage diatur dalam ketentuan mengenai pelayaran. Indonesia sendiri mempunyai peraturan nasional di bidang pelayaran sejak tahun 1992, yaitu Undang-undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran. Dengan berlakunya Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 belum memberikan suatu kepastian berlakunya asas cabotage secara konsekuen, Kondisi seperti ini sebagai salah satu penyebab kapal-kapal berbendera asing menguasai muatan angkutan dalam negeri.

#### d. Undang-undang Nasional No. 5 Tahun 2005

Pada tahun 2005 dimana dikeluarkannya Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 mengenai Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Dalam amanatnya Presiden mengintruksikan untuk menerapkan asas cabotage secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan Industri Pelayaran Nasional. Instruksi Presiden ini ditunjuk kepada 13 kementerian dan para Gubernur/Bupati/Walikota di seluruh Indonesia. Instruksi Presiden ini berlaku sejak ditanda tangani oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 28 Maret 2005.



Gambar 1. Potret Industri Pelayaran Indonesia

Muatan Inpres Nomor 5 tahun 2005, terdiri atas 6 (enam) bidang yang menjadi aspek pengaturan, yaitu:

- 1) Bidang Perdagangan
- 2) Bidang Keuangan
- 3) Bidang Perhubungan
- 4) Bidang Perindustrian
- 5) Bidang Energi dan Sumber daya Mineral
- 6) Bidang Pendidikan dan latihan

#### **e. Undang-Undang Nasional No. 17 Tahun 2008**

Saat ini aturan tentang pemberlakuan asas cabotage semakin mempertegas dengan diadakannya undang-undang No. 17 Tentang Pelayaran beserta aturan turunan lainnya baik itu peraturan Pemerintah maupun peraturan Menteri terkait. Atas pertimbangan bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini, maka pada tanggal 7 Mei 2008 Pemerintah mengesahkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008.

Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 ketentuan mengenai asas cabotage di atur dalam bab mengenai angkutan di perairan, terdiri dari angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus dan angkutan laut pelayaran rakyat. Pemberlakuan asas cabotage di pertegas dengan ketentuan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh angkutan laut luar nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewargaan negara Indonesia. Ketentuan ini menutup kemungkinan bagi kapal asing untuk melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri, demikian kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Ketentuan tentang penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional dimaksud dalam rangka pelaksanaan asas cabotage guna melindungi kedaulatan negara (sovereignty) dan mendukung perwujudan wawasan nusantara serta memberikan kesempatan yang seluas-luasnya bagi perusahaan pengangkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan. Dalam pengetataan pemberlakuan asas cabotage ini, selain saksi administratif yang diatur dalam pasal 59, juga terlihat dalam bab tentang ketentuan pidana yang diatur dalam pasal 284 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, disebutkan bahwa 'setiap orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan atau barang antar pulau

pelabuhan diwilayah Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 ayat 2 dipidana dengan pidana penjara paling 5 tahun dan denda paling banyak Rp 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).

Ketentuan yang mengatur tentang angkutan laut luar negeri menyebutkan bahwa kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan atau perusahaan angkutan laut asing, kegiatan ini dapat dilakukan dengan menggunakan bendera Indonesia dan atau kapal asing.

Ketentuan ini dimaksud agar perusahaan angkutan laut nasional dapat memperoleh pangsa muatan yang wajar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam memperoleh pangsa muatan yang wajar bagi angkutan laut nasional maksudnya adalah wajar bahwa tidak selalu dalam arti memperoleh muatan yang sama, tetapi memperoleh pangsa muatan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan, misalnya dalam perjanjian bilateral.

#### **f. Penerapan Asas Cabotage Dibidang Offshore**

Lahirnya asas cabotage didasari oleh terbitnya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional dan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Instruksi Presiden Nomor 5 tahun 2005 menekankan untuk menerapkan asas cabotage secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional.

Asas cabotage berakar pada konsepsi bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri adalah bagian dan kekuatan strategis dalam mempertahankan kedaulatan negara dan bukan semata-mata berkenaan dengan masalah ekonomi atau proteksi ekonomi. Latar belakang penerapan asas ini adalah agar pengusaha nasional dan pengusaha asing yang akan mendaftarkan kapal di Indonesia menanamkan atau mendirikan usahanya di Indonesia yang selanjutnya wajib menggunakan asuransi, perbankan, serta menciptakan lapangan pekerjaan di

Indonesia. Diharapkan selanjutnya akan menimbulkan *multiplier effect* kepada sektor-sektor lainnya di Indonesia dan meningkatkan pendapatan negara.

Konsep cabotage yang diterapkan di Indonesia, kapal yang didaftarkan di Indonesia harus dimiliki oleh Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan hukum Indonesia (memiliki kapal min.175 GT) atau usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh WNI (51%, dengan memiliki kapal yang berbobot minimal 5000 GT). Asas cabotage mulai dilaksanakan dengan diterbitkannya Deklarasi Juanda pada Tahun 1957 dan PP No. 5 Tahun 1964 yang selanjutnya diatur dengan PP No. 1 dan No. 2 Tahun 1969. Pada masa itu, sudah diterbitkan aturan dimana angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan menggunakan kapal-kapal berbendera Indonesia.

Namun, hal ini tidak dilaksanakan secara konsekuen dan dengan seiringnya waktu, Pemerintah mengeluarkan kebijakan yang dikenal dengan *scrapping policy*. Bantuan Pemerintah yang diharapkan seperti keringanan pajak atau kemudahan kredit modal untuk pembaharuan atau pengadaan kapal belum dirasakan secara maksimal oleh pengusaha pelayaran nasional.

Asas Cabotage adalah kegiatan angkutan laut dalam negeri yang dilakukan perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. (Pasal 8 ayat 1 UU 17 Tahun 2008)

Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di wilayah perairan Indonesia sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia. kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau

barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud meliputi kegiatan:

- 1) Survey minyak dan gas bumi (survei seismik, survei geofisika, dan survei geoteknik);
- 2) Pengeboran (*jack up rig; semi submersible rig; deep water drill ship; tender assist rig; dan swamp barge rig*);
- 3) Pengerukan (*drag-head suction hopper dredger; trailing suction hopper dredger*); dan
- 4) Salvage dan pekerjaan bawah air (*heavy floating crane, heavy crane barge dan survey salvage*).

Izin penggunaan kapal asing untuk kegiatan eksplorasi dan eksploitasi diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan seperti tertuang di Pasal 10, Permenhub No. 48 Tahun 2011. Izin ini hanya berlaku sementara, izin penggunaan kapal asing diberikan untuk jangka waktu paling lama 3 (tiga) bulan dan dapat diperpanjang setelah dilakukan evaluasi. Jangka waktu kapal asing dapat melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan dalam negeri diatur lebih detail dalam Lampiran II Permenhub No. 48 Tahun 2011.

#### **g. Implikasi Penerapan Asas Cabotage**

Berlakunya Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran pada hakekatnya semakin memperkuat instruksi Presiden No. 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Substansi kedua regulasi itu adalah bagaimana mengamankan pelayaran dalam negeri dan serbuan Bangsa asing dengan menggerakkan sejumlah sektor penting diantaranya perdagangan. Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri pelayaran menjadi gong didedungkannya asas cabotage. Pemberlakuan asas cabotage ini berhak atas angkutan dalam negeri Indonesia beroperasi komersial secara eksklusif.

Dalam implementasinya pemberlakuan azas cabotage seakan dianggap bahwa angkutan laut berkewajiban menggunakan bendera republik Indonesia namun sesungguhnya penggantian bendera asing menjadi merah putih mengandung implikasi bahwa saham mayoritas kepemilikan kapal harus berada di tangan Perusahaan Indonesia.

Peraturan perundang-undangan mengenai kegiatan pelayaran yang berlaku pada saat ini telah memuat sanksi atas pelanggaran asas cabotage. Dalam UU Pelayaran sanksi yang diberikan atas pelanggaran asas cabotage terdiri dari sanksi administrasi dan sanksi pidana. Bagi kapal asing yang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia akan dikenakan sanksi administrasi berupa: peringatan, denda administrasi, pembetulan izin, dan sertifikat dan pencabutan izin dan sertifikat. Orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun dan denda paling banyak Rp 600.000.000.

Selain itu, terdapat pula sanksi berupa pencabutan izin usaha angkutan laut atau izin operasi angkutan laut khusus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku apabila melanggar ketentuan mengenai pelaksanaan pengangkutan barang/muatan antar pelabuhan laut di dalam negeri.

Dalam KM No. 71 Tahun 2005 dicantumkan ketentuan mengenai waktu pelaksanaan asas cabotage secara efektif dan secara menyeluruh di perairan Indonesia. UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 telah ditetapkan oleh Pemerintah untuk diberlakukan sejak tanggal terbitnya 27 Mei 2008. Pada Pasal 8 ayat 1 dinyatakan dengan tegas bahwa: “kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia”, kemudian ayat 2 menyatakan “kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di Indonesia”.

### **3. METODE PENELITIAN**

Metode Penelitian Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Menurut Usman (2009, h.129) kata deskriptif berasal dari bahasa Inggris, *descriptive* yang berarti “bersifat menggambarkan dan melukiskan”, dalam hal ini sebenarnya (harafiah), yaitu berupa gambar-gambar atau foto-foto yang diperoleh dari data lapangan atau penelitian menjelaskan hasil penelitian dengan gambar-gambar dan dapat pula berarti menjelaskannya dengan kata-kata, gejala, fakta-fakta, atau kejadian-kejadian secara sistematis dan akurat mengenai sifat-sifat populasi atau daerah tertentu”. Sedangkan dengan menggunakan pendekatan kualitatif peneliti dapat menerangkan fenomena yang sedang terjadi menurut perspektif peneliti sendiri. Adapun fokus penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Implementasi Asas Cabotage di Perusahaan Pelayaran Orela Bahari Surabaya
- b. Faktor pendukung dan faktor penghambat implementasi Asas Cabotage.
- c. Dampak dari implementasi Asas Cabotage bagi Perusahaan Pelayaran Orela Bahari Surabaya

Lokasi penelitian dilaksanakan pada PT. Orela Bahari Surabaya.

Alat analisis yang peneliti gunakan adalah analisis kualitatif model Miles dan Huberman. Sugiyono (2012, h.247) menyebutkan dalam analisis data model penelitian kualitatif versi Miles dan Huberman terdiri dari empat alur kegiatan yang secara bersamaan, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan atau verifikasi.

### **4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **a. Penerapan Asas Cabotage oleh PT. Orela Bahari**

PT. Orela Bahari telah menerapkan beberapa peraturan dan kebijakan yang intinya untuk mendorong pengembangan dan pembangunan sektor transportasi dan industri pendukungnya, di

antaranya untuk sub sector perhubungan laut telah memberlakukan Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005. Inpres ini pada intinya berisi tentang pemberdayaan industri pelayaran dan menjadikan industri laut sebagai tuan rumah di negeri sendiri.

Asas cabotage mulai dilaksanakan sejak lima tahun yang lalu dan diatur yang di dalam PP No. 5 Tahun 1964 yang selanjutnya diatur dengan PP No. 1 dan No. 2 Tahun 1969. Pada saat itu, peraturan dimana angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan menggunakan kapal-kapal berbendera Indonesia telah diterbitkan.

Adapun isi dari asas cabotage yang termuat dalam pasal 8 dan yang dilaksanakan oleh PT.Orela Bahari tertera pada tabel berikut :

Tabel 1 Penerapan Asas Cabotage pada PT. Orela Bahari

No	Asas Cabotage	Penerapan Asas Cabotage PT.Orela Bahari
1.	Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia	PT. Orela Bahari, dimana pada pemberian layanan jasa pengangkutan menggunakan kapal yang berada dibawah naungan bendera Indonesia.
2.	Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.	Jasa pengangkutan penumpang maupun barang yang masuk dalam perairan Indonesia sepenuhnya telah di lakukan oleh kapal-kapal berbendera Indonesia, termasuk PT. Orela Bahari.

Sebagai salah satu perwujudan kebijakan Pemerintah dalam hal penataan penyelenggaraan angkutan barang/muatan antar pelabuhan laut di dalam negeri dimana seluruhnya wajib dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia pada tanggal 1 Januari 2010, para pelaku usaha pelayaran nasional termasuk PT. Orela Bahari telah berhasil melaksanakan program asas cabotage dengan menyediakan kebutuhan

armada berbendera Indonesia untuk pengangkutan 13 komoditas sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 71 Tahun 2005 Tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri. Ketigabelas komoditas tersebut adalah minyak dan gas bumi, kargo umum, batubara, kayu, beras, crude palm oil (CPO), pupuk, semen, bahan galian, muatan cair dan bahan kimia, bijian hasil pertanian, serta produk segar.

Pemberlakuan asas cabotage pada PT. Orela Bahari, dimana pengangkutan barang melalui laut wajib menggunakan kapal berbendera Indonesia, terutama untuk sektor penunjang kegiatan usaha hulu dan hilir minyak dan gas bumi dilaksanakan selambat-lambatnya tanggal 1 Januari 2011, memberikan kesempatan pada perseroan seperti PT.Orela Bahari dalam memajukan industry pelayanan jasa maritim di Indonesia.

#### **b. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Penerapan Asas Cabotage pada PT.Orela Bahari**

Adapun Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Penerapan Azas Cabotage pada PT.Orela Bahari, diuraikan sebagai berikut:

##### **1) Faktor Pendukung**

- a). Asas Cabotage merupakan kebutuhan perusahaan pelayaran PT.Orela Bahari dimana asas cabotage merupakan kebutuhan bagi perusahaan pelayaran PT.Orela Bahari untuk berkembang, sehingga perusahaan PT. Orela Bahari dapat bersaing dengan perusahaan-perusahaan dalam negeri yang lain.
- b).Pembentukan tim pengawas untuk mengidentifikasi kapal Dalam menjalankan sebuah kebijakan dibutuhkan tim pengawas agar kebijakan tersebut dapat berjalan secara efektif dan efisien. Dengan adanya timpengawas, kapal-kapal yang beroperasi diperairan laut Indonesia menjadi semakin terkontrol dan terawasi.
- c). Memfasilitasi proses penyediaan kapal Pemerintah memberikan dukungan kepada perusahaan pelayaran dalam negeri pada

proses pemberian izin serta memberikan informasi untuk memperoleh kapal yang mereka butuhkan.

## **2) Faktor Penghambat**

- a). Perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu menyediakan kapal-kapal jenis tertentu untuk menunjang kegiatan eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai. Kendala yang saat ini di hadapi adalah belum mampunya perusahaan pelayaran dalam negeri menyediakan kapal-kapal yang berfungsi untuk mengeksplorasi dan eksploitasi lepas pantai karena mahalnya biaya untuk penyediaan kapal-kapal yang berfungsi untuk kegiatan tersebut. Selain itu, sumber daya teknologi yang dimiliki oleh Indonesia masih sangatlah kurang.
- b). Biaya investasi pengadaan kapal tersebut sangat besar. Untuk melakukan pengadaan kapal dibutuhkan biaya yang sangat besar. Untuk membeli kapal dengan kualitas yang baik harganya diperkirakan mencapai 20 Milyar. Dengan besarnya biaya investasi yang dibutuhkan, cukup sulit untuk perusahaan pelayaran dalam negeri untuk melakukan pengadaan kapal bagi perusahaan pelayarannya sendiri.
- c). Belum adanya kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal. Kontrak jangka panjang sangat dibutuhkan oleh perusahaan pelayaran agar kapal-kapal perusahaan pelayaran dapat beroperasi. Namun hingga saat ini dari proses kerjasama tersebut belum terwujud dalam jangka waktu lama. Sehingga menimbulkan masalah bagi perusahaan pelayaran yang telah memiliki kapal sendiri karena dikhawatirkan akan mengalami kerugian jika tidak ada yang ingin menggunakan kapal mereka.
- d). Rendahnya kualitas dan kuantitas sumber daya manusia. Kualitas dan kuantitas anak buah kapal Indonesia masih yang masih rendah menjadi penghambat dalam implementasi asas

cabotage. Dengan semakin meningkatnya jumlah kapal berbendera Indonesia maka semakin dibutuhkan anak buah kapal Indonesia yang berkualitas untuk mengoperasikan kapal-kapal tersebut.

## **2. Dampak Penerapan Asas Cabotage pada PT. Orela Bahari**

Penerapan Asas Cabotage tentunya akan memberikan dampak baik bagi pemerintah maupun bagi PT. Orela Bahari sendiri yang bergerak dalam jasa angkutan kapal. Berikut diuraikan dampak yang dihasilkan dari penerapan asas cabotage oleh PT. Orela Bahari yang meliputi :

### **a. Dampak Positif**

- 1) Penerapan asas cabotage akan semakin menguatkan posisi perusahaan-perusahaan lain termasuk di dalamnya PT. Orela Bahari dalam berperan serta ikut mengatur dan mengontrol kapal-kapal asing yang masuk ke perairan laut Indonesia.
- 2) Besarnya pangsa pasar muatan domestik yang hanya diangkut oleh kapal nasional. Kapal-kapal berbendera Indonesia tidak perlu lagi bersaing dengan kapal-kapal asing dalam melakukan bongkar muat di pelabuhan nasional. Sehingga seluruh muatan domestik hanya diangkut oleh kapal berbendera Indonesia. Semakin banyaknya armada kapal yang dimiliki terserap di sektor pelayaran. Murahnya biaya ABK domestik upah anak buah kapal domestik di Indonesia masih tergolong rendah jika dibandingkan dengan upah anak buah kapal asing. Hal itu dikarenakan masih rendahnya kualitas anak buah kapal domestik jika harus dibandingkan dengan kualitas anak buah kapal asing.
- 3) Terciptanya kesempatan bagi keberadaan kapal nasional Kapal-kapal berbendera Indonesia yang beroperasi, dapat ikut berpartisipasi dalam menyediakan jasa layanan angkutan kapal.
- 4) Tingginya pertumbuhan perekonomian nasional dan pertumbuhan muatan domestik Pertumbuhan perekonomian serta pertumbuhan

muatan domestik dirasakan langsung oleh perusahaan pelayaran dalam negeri.

#### **b. Dampak Negatif**

- 1) Kurangnya ketersediaan kapal bendera nasional. Kebutuhan terhadap armada kapal sangatlah tinggi, karena masih banyak terdapat tumpukan petikemas di pelabuhan. Selain itu, kurangnya armada kapal dikarenakan jauhnya rute pelayaran yang ditempuh mengharuskan kapal berlayar sehari-hari sedangkan permintaan terhadap jasa angkut kapal sangatlah banyak setiap harinya.
- 2) Terbatasnya ketersediaan dana bank dan non bank. Ketersediaan dana dari pihak ketiga yaitu bank dan non bank sangatlah terbatas. Biaya yang diperlukan untuk melakukan pengadaan kapal sangatlah besar sehingga terkadang pihak ketiga tidak dapat menyanggupinya bahkan harus menunggu dalam waktu yang lama agar dana yang dibutuhkan oleh perusahaan pelayaran tersedia.

### **5. PENUTUP**

#### **A. Simpulan**

Pengaruh asas cabotage banyak dampak positif yang dirasakan bagi pertumbuhan ekonomi yang dirasakan oleh PT. Orela Bahari pada bidang jasa pengangkutan. Namun demikian potensi dampak negatif juga mengintai jika pemberlakuan asas cabotage tidak disiasati dengan baik, melalui keberadaan pelabuhan yang mampu mengakselerasi pertumbuhan ekonomi dengan menurunkan biaya transportasi serta waktu tunggu di pelabuhan. Peningkatan jumlah kapal angkutan serta peningkatan pangsa muatan bagi perusahaan angkutan laut merupakan suatu dampak yang sangat terasa bagi perusahaan seperti PT. Orela Bahari.

#### **B. Saran**

Sebaiknya penerapan asas Cabotage dalam system pelayaran jangan hanya dipandang sebagai cara untuk meningkatkan pertumbuhan

ekonomi saja, namun harus dimanfaatkan sebagai proses untuk lebih memandirikan perusahaan angkutan laut dalam menghadapi era perdagangan bebas yang tanpa batas. Karena jika hal ini terwujud, secara otomatis perekonomian Indonesia akan terus tumbuh dan meningkat seiring mandirinya perusahaan angkutan laut nasional.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Alwi, Irawan. 2010. *Cabotage Implementation & Corrections Necessary. Seminar Maritim.CAAIP.*
- [2]. Badudu & Zain, 1996.*Manajemen Perusahaan Pelayaran: Suatu Pendekatan dalam Bidang Usaha Pelayaran.* Jakarta. PT. RajaGrafindo Persada.
- [3]. Balitbang Dephub RI. 2004. “*Studi Penerapan Cabotage Principle dalam Pelayaran Nasional*” Laporan Akhir Penelitian.
- [4]. Bappenas. 2011. “*Perkembangan Jasa-Jasa dan Posisi Indonesia Dalam Perundingan GATS ke Depan*”. Unit Kerja Pelaksana Bappenas, Direktorat Neraca Pembayaran dan Kerjasama Ekonomi Internasional.
- [5]. Direktorat Jendral Perhubungan Laut. 2005. Kementerian Perhubungan. *Kajian dan Survey Armada Angkutan Laut Pasca Roadmap Inpres 5/2005.* Jakarta, Dhiksa Intertama.
- [6]. INFACO, Ikatan Alumni Fakultas Teknik Universitas Indonesia, “*Kedaulatan dan Negara maritim – Tinjauan Sewindu Kesuksesan Penerapan Cabotage di Indonesia 2005 – 2013*”.
- [7]. Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 Pasal 8 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Jakarta. Presiden Republik Indonesia.
- [8]. Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, Bandung : Binacipta,1978.
- [9]. Sosialisasi Peraturan Menteri 48 tahun 2013. Kementerian Perhubungan. Balikpapan.
- [10]. Sugiyono. (2012) *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D.* Bandung, Alfabeta.

- [11]. Wirjono Prodjodikoro, Hukum Laut Bagi Indonesia, Jakarta : Sumur Bandung, 1984.
- [12]. Wireman, Terry. 2005. Developing Performance Indicator for Managing Maintenance. New York: Industrial Press.
- [13]. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Jakarta, Kementerian Perhubungan.