



**ANALISIS HUKUM ASAS *CABOTAGE* PADA KAPAL
BERBENDERA INDONESIA BERDASARKAN INSTRUKSI
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 5 TAHUN 2005
TENTANG PEMBERDAYAAN INDUSTRI PELAYARAN NASIONAL
DI INDONESIA**

*LEGAL ANALYSIS OF THE CABOTAGE PRINCIPLE ON INDONESIAN
FLAGGED SHIPS BASED ON PRESIDENTIAL INSTRUCTION OF
THE REPUBLIC OF INDONESIA NUMBER 5 OF 2005 CONCERNING
THE EMPOWERMENT OF THE NATIONAL SHIPPING INDUSTRY IN
INDONESIA*

Hidayat Dermawan

Fakultas Hukum Universitas Islam AL-Azhar Mataram

Email: hidayatdermawan3@gmail.com

Gusti Ayu Ratih Damayanti

Fakultas Hukum Universitas Islam AL-Azhar Mataram

Email: gekratihdamayanti1902@gmail.com

I Gede Sukarmo

Fakultas Hukum Universitas Islam AL-Azhar Mataram

Email: Jurnalunizar@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keberadaan Asas *Cabotage* dalam Peraturan Perundang-Undangan di bidang Pelayaran di Indonesia dan untuk mengetahui bagaimana pemberlakuan Asas *Cabotage* berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, jenis pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan perundang-undangan, pendekatan analisa konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Keberadaan asas *cabotage* dalam Peraturan Perundang-Undangan dalam bidang Pelayaran di Indonesia terdapat pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dimana pemberlakuan asas *Cabotage* di pertegas dengan ketentuan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawasi oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia dan Pemberlakuan Asas *Cabotage* berdasarkan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sangatlah penting bagi sektor pelayaran Indonesia. Hal ini disebabkan transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan sangat strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional, baik di bidang ekonomi, sosial budaya, politik, pertahanan dan keamanan nasional Indonesia.

Kata Kunci: *Asas Cabotage; Pelayaran Nasional*

Abstract

This research aims to determine the existence of the Cabotage Principle in Legislation in the Shipping sector in Indonesia and to find out how the Cabotage Principle is implemented based on Presidential Instruction Number 5 of 2005 concerning Empowerment of the National Shipping Industry. This research is normative legal research, the type of approach used is a statutory approach, a conceptual analysis approach. The results of the research show that the existence

of the cabotage principle in the Legislative Regulations in the field of shipping in Indonesia is contained in Law of the Republic of Indonesia Number 17 of 2008 concerning Shipping, where the application of the Cabotage principle is emphasized with the provision that domestic sea transportation activities are carried out by sea transportation companies national by using Indonesian flagged ships and crewed by Indonesian crew members and the implementation of the Cabotage Principle based on the Instruction of the President of the Republic of Indonesia Number 5 of 2005 concerning the Empowerment of the National Shipping Industry is very important for the Indonesian shipping sector. This is because domestic sea transportation has a very strategic and significant role in national development, both in the economic, socio-cultural, political, defense and national security fields of Indonesia.

Keywords: *Cabotage Principles; National Shipping*

A. PENDAHULUAN

Indonesia juga disebut sebagai negara maritim terbesar di dunia dengan luas wilayah Indonesia terbentang sepanjang 3.977 mil di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Luas daratan Indonesia adalah 1.922.570 km² dan luas perairannya 3.257.483 km².¹ yang terdiri dari 17.504 pulau besar dan kecil, diantaranya 13.000 pulau telah berpenghuni. Posisi Indonesia terletak pada koordinat 6°LU - 11°08'LS dan dari 95°BT - 141°45'BT serta terletak di antara dua benua yaitu benua Asia dan benua Australia/*Oceania*,² Posisi itulah yang membuat Indonesia menjadi negara yang strategis untuk dilintasi kapal-kapal yang berlayar antara negara ataupun antar benua Asia dan Australia. Berbicara mengenai kelautan, tentunya tidak terlepas dari keberadaan pengangkutan untuk menunjang berbagai aktivitas kelautan yang berlangsung dalam suatu negara. Pengangkutan itu dilakukan karena nilai barang yang diangkut akan lebih tinggi di tempat tujuan dari pada di tempat asalnya, oleh karena itu pengangkutan dikatakan memberi nilai terhadap barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat dan nilai waktu. Kedua nilai tersebut diperoleh jika barang yang diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian pengangkutan dapat memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa angkutan.³

Secara umum segala hal yang berhubungan dengan pengangkutan barang atau orang melalui laut dengan menggunakan sarana angkutan laut diatur dalam buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang selanjutnya dalam penelitian ini disebut KUHD. KUHD ini mulai berlaku di wilayah Indonesia pada tanggal 1 Mei 1848 bersama-sama dengan Undang-Undang lain seperti Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang selanjutnya dalam penelitian ini disebut KUH Perdata dan RO (*Reglement rechterlijk Organisatie*) yaitu dengan dikeluarkannya *staatblad* 1847 Nomor 23, tanggal 30 April 1847. dari pelabuhan ke gudang, dari tempat pelelangan ikan ke pasar, dari toko ke bangunan yang sedang didirikan serta hal-hal lain dalam perdagangan barang yang melibatkan jasa pengangkutan.⁴

Pelaksanaan asas *cabotage* pada Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Di Indonesia yang mewajibkan kapal-kapal yang beroperasi atau melayari di pelayaran Indonesia harus menggunakan bendera Indonesia, dimana salah satunya dapat melaksanakan dan menjaga serta mewujudkan kedaulatan negara dan dalam rangka wawasan nusantara. Asas *Cabotage* tidak hanya berlaku

1 Bambang Ristianto. (2009). Dunia Maritim. Semarang: AKPELNI, hlm. 5

2 Wikipedia. Tersedia dari : https://id.wikipedia.org/wiki/Geografi_Indonesia , [diakses 10 Juni 2021]

3 Muchtaruddin Siregar. (1981). *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Jakarta: Lembaga penerbitan FE UI, hlm. 6

4 *Ibid*, hlm. 23

di Indonesia. Negara-negara seperti Amerika Serikat melaksanakan asas ini dengan nama *Jones Act/1920*, di Uni Eropa dikenal dengan *EU Regulation (EEC) No. 3118/93*, dan di Australia disebut *Cabotage Laws*.

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah perairan yang sangat luas hanya memiliki satu undang-undang yang mengatur tentang penggunaan laut. Undang-Undang dimaksud adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang disempurnakan dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-Undang tersebut digunakan untuk mengontrol dan mengawasi semua jenis kegiatan pelayaran di perairan Indonesia, dan asas *cabotage* adalah program Pemerintah untuk mewujudkan Kedaulatan Negara, khususnya di lingkungan maritim sebagaimana terdapat pada pasal 7, 8 dan 9 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Asas *Cabotage* dilihat dari sisi pertahanan dan keamanan, armada angkutan laut nasional menjadi komponen Negara Kesatuan Republik Indonesia dan dapat dimobilisasi sebagai pendukung pertahanan di laut pada saat keadaan darurat seperti perintah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 1997 tentang Mobilisasi dan Demobilisasi. Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 tahun 1997 tentang Mobilisasi dan Demobilisasi menyebutkan bahwa:

“Keadaan bahaya adalah suatu keadaan yang dapat menimbulkan ancaman terhadap persatuan dan kesatuan bangsa serta kelangsungan hidup bangsa dan Negara Republik Indonesia sesuai dengan Undang-undang Keadaan Bahaya.”

Pemberlakuan asas *Cabotage* yang tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan hal yang urgen bagi perkembangan dan kemandirian angkutan laut nasional, keberadaan asas *Cabotage* ini merupakan pemberdayaan angkutan laut nasional dalam kegiatan angkutan laut domestik. Sehingga dapat menutup kemungkinan bagi angkutan laut asing untuk melakukan kegiatan didalam wilayah perairan Indonesia (antar pulau/ antar pelabuhan). Dalam pelaksanaannya, mengenai angkutan di perairan ini dibuat Peraturan Pemerintah tersendiri yang mengatur lebih teknis tentang kegiatan-kegiatan angkutan laut dalam negeri yang merupakan kegiatan angkutan barang dan/atau penumpang serta kegiatan lainnya yang mengatur tentang kegiatan migas dan lepas pantai. Implementasi asas *Cabotage* bagi angkutan laut nasional tentu membawa harapan dan dampak bagi perkembangan jumlah armada angkutan laut serta peningkatan pangsa muatan yang dilayani di seluruh perairan Indonesia. Dengan demikian hal ini akan berdampak pada pemasukan Negara dibidang perpajakan dan menyerap tenaga kerja, peningkatan produktivitas industri galangan kapal serta menjaga kedaulatan bangsa dan negara dibidang pertahanan dan keamanan. Hal-hal tersebut merupakan dampak positif yang dirasakan dalam pemberlakuan asas *Cabotage*. Pemberlakuan asas ini juga mempunyai potensi dampak negatif, kegiatan migas dan lepas pantai akan terganggu jika angkutan laut nasional tidak mempersiapkan diri untuk dapat melayani kegiatan tersebut, hal ini akan sangat berdampak pada perekonomian nasional Indonesia.

Pengoperasian kapal asing dibidang ini juga akan menghilangkan devisa negara, karena kegiatan di bidang ini tidak dilakukan oleh stake holder dari anak bangsa sendiri. Dengan demikian dukungan dari pemerintah agar dapat membuat kebijakan untuk memberikan talangan dana sangat diharapkan oleh perusahaan angkutan laut nasional. Karena mahalnnya harga kapal serta keberadaannya yang masih langka menyulitkan angkutan laut nasional untuk memiliki

armada kapal jenis ini. Maka hal ini yang dapat mempengaruhi terlaksananya asas *Cabotage* terhadap pemberdayaan industri pelayaran nasional lebih konsisten.

Hal-hal yang diamanatkan dari Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Peberdayaan Industri Pelayaran Nasional adalah menerapkan asas *Cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing Instansi terkait guna perberdayaan industri pelayaran nasional dan bersifat wajib setelah berlakunya instruksi tersebut. Sektor pelayaran mampu menghasilkan devisa besar bagi negara. Tetapi seluruh potensi tersebut belum dimanfaatkan dengan baik. Perkembangan transportasi laut di Indonesia masih dikuasai pihak asing. Kondisi ini diperparah karena Indonesia belum memiliki armada kapal yang memadai, baik dari segi jumlah maupun kapasitasnya. Disamping bersaing dengan kapal-kapal asing yang secara teknologi lebih maju, kompleksitas masalah yang di hadapi oleh armada pelayaran nasional menyebabkan perkembangannya memprihatinkan. Oleh karena demikian penting dan strategisnya industri pelayaran maka pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional menjadi suatu hal yang menjadi kewajiban bagi pemerintah dan bangsa Indonesia dalam mendukung dan mendorong tidak hanya dari sisi regulasi tetapi juga secara konkrit. Untuk kepentingan itu maka diberlakukanlah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang memberikan harapan baru bagi perkembangan pelayaran nasional yang bersifat umum, apalagi dalam Undang-Undang tersebut memberlakukan asas *Cabotage*. Penerapan asas ini tentunya akan memacu industri pelayaran nasional dan mengharuskan penambahan armada reguler yang berbendera Indonesia.

Lahirnya asas *Cabotage* ini diharapkan dapat memberikan kekuatan bahwa penyelenggaraan pelayaran dalam negeri yang sepenuhnya hak negara pantai atau negara kepulauan. Artinya, negara pantai/kepulauan berhak melarang kapal-kapal asing berlayar dan berdagang di sepanjang perairan negara tersebut. Penerapan asas *Cabotage* didukung ketentuan Hukum Laut Intenasional, 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. Saat ini, 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. Padahal, asas ini berlaku global dan sudah diterapkan negara-negara maju, seperti Amerika Serikat yang dikenal sebagai pelopor liberalisasi perdagangan. Urgensi 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. Selain itu juga terkait dengan mobilitas, interaksi sosial dan budaya bangsa Indonesia. 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 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. Semangat asas *Cabotage* pasti bisa diterapkan dengan baik jika ada keberpihakan pada potensi dalam negeri. Karena selama kurun waktu lima tahun sejak Inpres ini dikeluarkan, potensi dalam negeri telah mampu menjadikan angkutan laut nasional Indonesia menjadi berdaulat dengan kira-kira baru mendominasi 90

persen dari angkutan muatan antar pulau dan pelabuhan dalam negeri Indonesia ini dalam persentase tidak dalam jumlah kapal-kapal yang diharapkan dalam memenuhi transportasi pelayaran. Menyadari pentingnya asas *Cabotage* di bidang angkutan laut di Indonesia, maka penulis berminat untuk menyusun penelitian yang berjudul “**Analisis Hukum Asas *Cabotage* Pada Kapal Berbendera Indonesia Berdasarkan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional di Indonesia**”.

B. METODE

Jenis penelitian dalam penelitian hukum ini adalah penelitian hukum normatif atau doktrinal sebagaimana dikutip Peter Mahmud Marzuki mendefinisikan bahwa penelitian hukum doktrinal adalah sebagai berikut penelitian doktrinal adalah penelitian yang memberikan penjelasan sistematis aturan yang mengatur suatu kategori hukum tertentu, menganalisis hubungan antara peraturan suatu kategori daerah kesulitan dan mungkin memprediksi pembangunan masa depan).⁵

C. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. Keberadaan Asas *Cabotage* Dalam Peraturan Perundang-Undangan Pengangkutan Laut Di Indonesia

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 Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Sebelum diberlakukannya Undang-Undang ini, dalam bidang pelayaran Indonesia masih mengacu pada aturan-aturan yang dibuat pada masa pemerintahan kolonial Belanda. Dengan mulai diberlakukannya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran ini, dalam ketentuannya mencabut dan tidak memberlakukan lagi beberapa peraturan produk pemerintahan kolonial Belanda tersebut yang mengatur tentang pelayaran. Dalam ketentuan Undang-Undang ini asas *Cabotage* sudah mulai diatur walaupun masih belum tegas dan ketat, sebab dalam ketentuannya masih dibuka peluang adanya ketentuan pengecualian bahwa dalam keadaan tertentu dan persyaratan tertentu, pemerintah dapat menetapkan penggunaan kapal berbendera asing untuk dioperasikan didalam negeri. Yang dimaksud dengan keadaan tertentu adalah apabila belum terpenuhinya kebutuhan ruang kapal bagi angkutan laut dalam negeri, sedangkan persyaratan tertentu adalah bahwa kapal berbendera asing tersebut harus dioperasikan oleh badan hukum Indonesia atau perusahaan pelayaran nasional Indonesia.

Dengan berlakunya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 belum memberikan suatu kepastian berlakunya asas *Cabotage* secara konsekuaen, kondisi seperti ini sebagai salah satu penyebab kapal-kapal berbendera asing menguasai pangsa muatan angkutan dalam negeri. Keadaan ini terus berlanjut sampai dengan tahun 2005, dimana dikeluarkannya Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Dalam amanatnya Presiden menginstruksi 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 ditujukan kepada 13 Kementerian dan para Gubernur/

5 Peter Mahmud Marzuki. (2001). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, hlm. 35

Bupati/ Walikota di Seluruh Indonesia. Instruksi Presiden ini berlaku sejak ditandatangani oleh Presiden pada tanggal 28 Maret 2005.

Dalam perjalanannya Menteri Perhubungan mengeluarkan peraturan untuk menindaklanjuti Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Indonesia dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 71 Tahun 2005 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut Dalam Negeri. Ketentuan ini menegaskan pelaksanaan pengangkutan seluruh barang/muatan dilaksanakan pada saat peraturan Menteri ini ditetapkan, kecuali pengangkutan barang/muatan terhadap pengangkutan minyak kelapa sawit, bahan galian tambang (*mine and quarry*), biji-bijian lainnya (*other grains*), sayur, buah-buahan dan ikan segar (*fresh product*), pengangkutan muatan cair dan bahan kimia lainnya dan bijian hasil pertanian, pengangkutan minyak dan gas bumi, pengangkutan batu bara, pengangkutan penunjang kegiatan usaha hulu dan hilir minyak dan gas bumi. Bagi pengangkutan barang / muatan antarpelabuhan laut di dalam negeri yang melanggar ketentuan yang sudah ditetapkan oleh peraturan menteri tersebut, akan dikenakan sanksi berupa pencabutan izin usaha angkutan laut/izin operasi angkutan laut khusus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Saat ini aturan tentang pemberlakuan asas *Cabotage* semakin dipertegas dengan di undangkannya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tentang Pelayaran beserta aturan turunan lainnya baik itu peraturan pemerintah maupun peraturan menteri terkait. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 ketentuan mengenai asas *Cabotage* diatur dalam bab mengenai angkutan di perairan, pada bagian angkutan laut disebutkan bahwa jenis pengangkutan 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 perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia. Ketentuan ini menutup kemungkinan bagi kapal asing untuk melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri, dengan demikian kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Ketentuan tentang penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *Cabotage* guna melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberikan kesempatan yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan. Dalam pengetatan pemberlakuan asas *Cabotage* ini, selain sanksi administratif yang diatur dalam Pasal 59 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, juga terlihat dalam bab tentang ketentuan pidana yang diatur dalam Pasal 284 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa:

“Setiap orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/ atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah)”.

Pemberlakuan asas *Cabotage* sebagaimana yang di tentukan dalam Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak langsung diberlakukan pada saat diundangkan oleh pemerintah. Berdasarkan ketentuan bab peralihan pada Pasal 341

Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa :

“Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku”.

Dengan demikian, asas *Cabotage* berlaku secara keseluruhan sejak tanggal 7 Mei 2011. Adanya ketentuan ini diharapkan perusahaan pengangkutan laut nasional dapat berbenah untuk mempersiapkan segala sesuatunya dalam melayani pangsa pasar yang ada di dalam negeri, disamping itu juga bagi perusahaan angkutan laut luar negeri dapat menghabiskan masa kontraknya dengan perusahaan-perusahaan yang pangsa pasarnya ada di dalam negeri. Angkutan di perairan memiliki fungsi yang sangat 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. Terselenggaranya 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. Dalam mencapai tujuan itu, maka penyelenggaraan angkutan di perairan dilaksanakan dengan cara sebagai berikut:

- 1) Memberlakukan asas *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.

Pada saat asas *Cabotage* akan diberlakukan sepenuhnya pada tanggal 7 Mei 2011, banyak terjadi pro dan kontra dari berbagai pihak tentang peraturan pemerintah ini terutama mengenai ketersediaan kapal nasional diluar kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang. Dengan pertimbangan bahwa Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan belum mengatur mengenai penggunaan kapal asing untuk kegiatan lain selain kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri serta pertimbangan untuk melakukan kegiatan lain selain kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri diperlukan kapal tertentu yang berbendera asing dalam rangka menunjang kelangsungan kegiatan usaha hulu minyak dan gas bumi, kegiatan pengerukan, kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air, maka sebulan sebelum pemberlakuan asas *Cabotage* tepatnya pada tanggal 4 April 2011 dilakukan perubahan terhadap Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2011 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

Pemerintah memandang perlu untuk mengubah Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan karena ketersediaan kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 206a belum dapat dipenuhi dari kapal yang berbendera Indonesia, karena pengadaan kapal tersebut membutuhkan investasi yang cukup banyak, berteknologi tinggi, dan jumlah kapal serta tenaga

ahli yang mampu mengoperasikan kapal tersebut sangat terbatas, sedangkan penggunaan kapal tersebut bersifat global (*global market*) dan *mobile* serta waktu penggunaan yang singkat dan tidak berkelanjutan. Penggunaan kapal berbendera asing tersebut sangat diperlukan antara lain untuk menunjang kegiatan pertambangan minyak dan gas bumi lepas pantai yang belum dapat dipenuhi oleh kapal yang berbendera Indonesia sehingga apabila tidak diatur penggunaannya akan mengganggu ketahanan energi nasional yang berdampak bagi perekonomian Indonesia.

Untuk mendukung pelaksanaan asas *Cabotage* yang sudah di atur dalam Undang-Undang dan peraturan pemerintah diatas, dengan pertimbangan pelaksanaan Pasal 206a Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2011 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, maka pada tanggal 18 April 2011 Menteri Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2011 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Dalam aturan mengenai pengetatan pemberlakuan asas *Cabotage* dalam hal operasional kapal asing ditentukan bahwa 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. Kapal asing tersebut dalam melaksanakan kegiatannya harus mendapatkan izin dari menteri. Secara umum peraturan ini mengatur tentang tata cara perizinan bagi kapal asing yang melakukan kegiatan diluar kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan dalam negeri, secara teknis hal ini menjadi bagian untuk menertibkan administrasi bagi kapal asing yang melakukan kegiatan tersebut. Disamping itu juga bagi kementerian perhubungan dapat memantau pergerakan kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia serta evaluasi dapat dilakukan untuk mengetahui kapal berbendera Indonesia yang belum tersedia atau belum cukup tersedia bagi kegiatan tersebut dengan mengikut serta dengan instansi terkait atau asosiasi penyedia jasa dan pengguna jasa. Hal penting lain yang diatur dalam peraturan menteri ini adalah mengenai pembatasan jangka waktu beroperasinya kapal asing dalam melakukan kegiatan diluar kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan dalam negeri, dalam ketentuan Pasal 12 Peraturan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2011 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri *menyebutkan bahwa:*

“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, dalam jangka waktu sebagaimana dalam Lampiran II yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini”

Kemudian ketika terbitnya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, asas *Cabotage* tetap dipertahankan dan tidak dicabut, mengingat asas *Cabotage* ini menjamin perlindungan bagi pelayaran nasional harus siap bersaing dengan perusahaan dengan perusahaan pelayaran internasional. Pada Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja tepatnya di Pasal 14A dalam Undang Undang Pelayaran disebutkan membuka ruang bagi kapal asing melakukan kegiatan khusus di wilayah perairan Indonesia. Syaratnya, kapal berbendera Indonesia belum tersedia. Pasal ini mengamatkan Peraturan Pemerintah yang mengatur kegiatan usaha kapal asing. Dengan adanya ketentuan ini

diharapkan pada waktu yang sudah dibatasi bagi kapal asing tersebut, angkutan laut nasional sudah siap untuk melakukan kegiatan-kegiatan yang diatur dalam peraturan menteri ini.

2. Pemberlakuan Asas *Cabotage* Pada Kapal Berbendera Indonesia Berdasarkan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional

Pemberlakuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada hakekatnya semakin memperkuat Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Substansi kedua regulasi itu adalah bagaimana mengamankan pelayaran dalam negeri dari serbuan asing dengan menggerakkan sejumlah sektor penting, di antaranya perdagangan. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran menjadi gong didengungkannya asas *Cabotage*. Pemberlakuan asas ini berarti memberi hak perusahaan angkutan dari negara Indonesia beroperasi komersial secara eksklusif.

Pemberlakuan Asas *Cabotage* secara penuh sangatlah penting bagi sektor pelayaran Indonesia. Hal ini disebabkan transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan sangat strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional, baik di bidang ekonomi, sosial budaya, politik, pertahanan dan keamanan nasional Indonesia. Selain berperan dalam bidang ekonomi, armada angkutan laut nasional dapat pula meningkatkan mobilitas dan interaksi sosial dan budaya antar warga bangsa Indonesia, mendukung pelaksanaan administrasi pemerintahan seluruh wilayah Indonesia dan sebagai jembatan penghubung dan sarana integrasi wilayah Indonesia sebagai perwujudan konsep Wawasan Nusantara.⁶

Penelitian yang dilakukan Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Perhubungan pada tahun 2004 menyimpulkan bahwa dasar dan kepentingan utama penerapan asas *Cabotage* adalah:⁷

- a) Untuk menjamin dan melindungi infrastruktur pembangunan kelautan nasional terutama pada saat negara dalam keadaan darurat, dibandingkan jika infrastruktur itu dimiliki negara asing yang sewaktu-waktu dapat ditarik;
- b) Untuk membangun armada niaga yang kuat dan memadai, mengisi kebutuhan angkutan laut dalam negeri, dan mendukung kegiatan ekonomi kelautan lainnya;
- c) Untuk mendukung kepentingan keamanan, pertahanan, dan ekonomi nasional;
- d) Armada pelayaran niaga menjadi bagian dari sistem pertahanan negara yang siap dimobilisasi ketika negara dalam keadaan darurat.

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Perhubungan diatas, diketahui bahwa pemberlakuan asas *Cabotage* adalah untuk mengisi kebutuhan angkutan laut dalam negeri dan mendukung kegiatan ekonomi kelautan lainnya, dengan demikian dibutuhkan pembangunan armada angkutan laut nasional yang kuat dan memadai. Angkutan laut nasional yang kuat akan menjamin dan melindungi infrastruktur pembangunan kelautan nasional terutama pada saat negara dalam keadaan darurat. Apabila infrastruktur itu dimiliki oleh negara asing, maka sewaktu-waktu akan dapat ditarik kembali. Keadaan ini akan sangat berbahaya bagi kepentingan keamanan, pertahanan, dan ekonomi nasional. Karena angkutan laut nasional menjadi bagian dari sistem pertahanan negara yang siap dimobilisasi ketika negara dalam keadaan darurat.

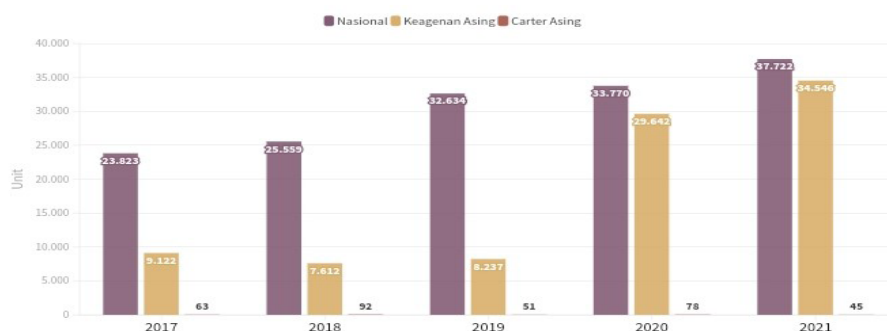
⁶ M. Syamsudin. (2007). "Urgensi dan Kendala Penerapan Asas *Cabotage* Dalam Pelayaran Domestik Indonesia di Era Perdagangan Bebas". *Mimbar Hukum*, 19 (1):120

⁷ Balitbang Dephub RI. (2004). "Studi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Pelayaran Nasional". Laporan Akhir Penelitian, hlm. 8

Arti penting pemberlakuan asas *Cabotage* secara utuh juga didasarkan pada potensi dan kondisi angkutan laut nasional Indonesia. Negara Indonesia adalah Negara yang memiliki wilayah laut lebih luas dibandingkan dengan luas daratannya, luas daratan yang lebih kecil dibandingkan dengan luas lautnya yang terdiri dari ribuan pulau. Untuk menghubungkan antar pulau tersebut hanya dapat digunakan angkutan udara dan angkutan laut, lain halnya jika antar pulau tersebut sudah difasilitasi jembatan penghubung, maka jalur darat juga akan bisa ditempuh. Untuk saat ini moda angkutan yang digunakan masyarakat dalam menggunakan angkutan udara adalah dengan menggunakan pesawat. Tarif untuk menumpang angkutan udara masih relatif lebih mahal dibandingkan dengan angkutan laut. Disamping itu bagi produsen yang akan mengirim barangnya dengan angkutan yang memiliki volume besar dan berat, akan mengangkut barangnya dengan menggunakan angkutan laut, karena mempunyai kapasitas yang besar untuk mengangkat barang dan lebih ekonomis dibandingkan dengan menggunakan pesawat terbang.

Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, kepemilikan jumlah kapal laut yang cukup, kualitas yang baik, jenis kapal yang sesuai dengan kebutuhan, teknologi yang mutakhir dan manajemen operasional yang baik, merupakan hal penting yang mempunyai nilai strategis bagi pembangunan nasional. Akan tetapi, suatu kenyataan yang sekarang dihadapi oleh negara Indonesia, bahwa di kawasan Asia Tenggara Indonesia tertinggal dibandingkan dengan Singapura dan Malaysia. Ketertinggalan tersebut tidak hanya dari segi fisik jumlah kecukupan dan teknologi kapalnya, akan tetapi juga dari segi manajerialnya. Hal tersebut sudah seharusnya menjadi perhatian bagi pihak-pihak yang terkait untuk selalu memperbaiki dan meningkatkan kualitasnya di berbagai aspek agar dimasa-masa yang akan datang negeri yang memiliki lautan yang luas ini dapat lebih banyak berbicara dan berbuat dibidang angkutan lautnya.⁸

Dalam perjalanannya, sejauh ini pemberlakuan asas *Cabotage* dalam penerapannya masih terdapat banyak persoalan yang harus dibenahi, namun banyak sisi positif yang diberikan bagi perkembangan dunia pelayaran. Hal ini dapat dilihat dalam hal angka pengadaan armada angkutan laut nasional yang cenderung mengalami kenaikan, terutama sejak di dengungkannya pemberlakuan asas *Cabotage* di tahun 2005 melalui Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005. Data statistik terhadap peningkatan armada angkutan laut nasional terhitung dari tahun 2017 sampai dengan 2021 dapat dilihat pada gambar berikut:



Sumber Gambar : Kementerian Perhubungan

Berdasarkan laporan dari Kementerian Perhubungan, jumlah armada kapal laut Indonesia sebanyak 72.313 unit pada tahun 2021. Angka tersebut meningkat 13,9% dari tahun sebelumnya yakni sebanyak 63.490 unit. Dari jumlah tersebut, 37.772 unit merupakan kapal laut nasional. Kemudian sebanyak 34.546 unit merupakan kapal keagenan asing. Sedangkan

sisanya sebanyak 45 unit merupakan kapal carter asing. Selain itu, Kementerian Perhubungan juga mencatat, terdapat 98.123 kapal laut berbendera Indonesia. Jumlah ini terdiri dari 48.779 unit kapal barang, 4.772 unit kapal penumpang, dan 44.572 unit kapal ikan. Total tersebut meningkat 4,7% disbanding tahun sebelumnya yang sebesar 93.737 unit.⁹

Keberadaan asas *Cabotage* sendiri dipandang sebagai suatu pengembangan armada angkutan laut nasional. Asas *Cabotage* yang mulai didengungkan dalam Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 merupakan proteksi kepada pengusaha angkutan laut Indonesia dalam bentuk perlakuan yang khusus. Hal ini dimaksudkan agar perusahaan angkutan laut lokal dapat melakukan pengembangan armada kapal domestik. Karena keberadaan Indonesia yang merupakan negara kepulauan sangat perlu didukung dengan armada kapal yang memadai. Disisi lain keberadaan armada kapal yang memadai juga sangat dibutuhkan dalam bidang pertahanan dan keamanan Negara. Bagi pemerintah, dampak positif dari pemberlakuan asas *Cabotage* dapat dilihat sebagai menguatkan kedaulatan negara, terserapnya ABK domestik dan terciptanya keamanan nasional karena keberadaan kapal nasional

Dalam perdagangan internasional, angkutan laut merupakan ujung tombak dari sistem perdagangan yang ada saat ini. Jika dengan pemberlakuan asas *Cabotage* ini akan dapat menciptakan suatu kondisi yang sangat baik dalam sistem pelayaran Indonesia, tentunya ini akan menjadi rem darurat bagi Indonesia apabila regulasi tentang pengangkutan laut ini suatu saat akan bergeser kembali kepada sistem yang liberal, baik itu terjadi pada angkutan laut dalam negeri maupun luar negeri. Tetapi setidaknya angkutan laut Indonesia sudah siap dengan sistem yang kokoh dalam pelayarannya serta mempunyai angkutan laut yang tangguh dalam melayani pangsa muatan yang ada maupun kegiatan-kegiatan lain dalam angkutan laut. Karena tidak ada jaminan bahwa pemberlakuan regulasi tentang penerapan asas *Cabotage* ini akan terus diterapkan selamanya, karena Indonesia adalah suatu negara yang merupakan subjek hukum internasional, komitmen-komitmen dalam perdagangan jasa yang sudah disepakati serta diratifikasi Indonesia tentunya akan membawa Indonesia ikut dalam sistem liberalisasi perdagangan bebas. Dampak positif lainnya dari penerapan asas *cabotage* terhadap pelayaran ialah besarnya pangsa pasar muatan domestik yang hanya diangkut oleh kapal berbendera Indonesia karena tidak lagi bersaing dengan kapal-kapal asing dalam melakukan bongkar muat di pelabuhan nasional. Selain itu upah anak buah kapal di Indonesia masing tergolong rendah jika dibandingkan dengan upah anak buah kapal asing.

Ketika tindakan tidak konsekuen dijalankan dalam penerapan asas *Cabotage* ternyata akan menimbulkan potensi yang berdampak negatif terhadap perekonomian nasional, minimnya armada angkutan laut nasional khusus kegiatan lepas pantai (*offshore*) membuat pro dan kontra pada saat asas *Cabotage* akan diberlakukan pada tanggal 7 Mei 2011. Keadaan ini akan berdampak kepada pelaku bisnis lepas pantai serta minyak bumi dan gas, pelaku bisnis dibidang ini merasa dirugikan karena perusahaan angkutan laut nasional dianggap belum mampu memasok armada kapal-kapal tanker yang dibutuhkan dibidang migas dan lepas pantai. Kemampuan perusahaan angkutan laut nasional dalam memasok armada kapal-kapal tanker tersebut sangat terbatas, karena harga dari armada tersebut sangat mahal disamping armada kapal ini merupakan armada yang langka. Melihat persoalan ini, pemerintah dalam hal ini Menteri Perhubungan membuat peraturan khusus dalam penerapan asas *Cabotage* pada kapal-kapal penunjang lepas pantai tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 10 Tahun 2014 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing

9 DataIndonesia. (2021). *Ada 72.313 Kapal Laut di Indonesia pada 2021*. Tersedia dari : <https://dataindonesia.id/otomotif-transportasi/detail/ada-72313-kapal-laut-di-indonesia-pada-2021> . [diakses 4 Februari 2023]

Untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri adalah, kegiatan survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan; *salvage* dan pekerjaan bawah air. Penerbitan peraturan ini diharapkan dapat melindungi dari dampak negatif pemberlakuan asas *Cabotage* yang bisa membuat hilangnya potensi migas yang mempunyai dampak besar bagi perekonomian negara. Adapun dampak Negatif bagi Negara/pemerintah terhadap penerapan asas *cabotage* antara lain belum tersedianya kapal bendera nasional untuk kegiatan eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai dan masih rendahnya kemauan taat Asas *Cabotage*.¹⁰

D. KESIMPULAN

1. Keberadaan Asas *Cabotage* dalam Peraturan Perundang-Undangan dalam bidang Pelayaran di Indonesia terdapat pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2011 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing dimana pemberlakuan asas *Cabotage* di pertegas 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.
2. Pemberlakuan Asas *Cabotage* berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sangatlah penting bagi sektor pelayaran Indonesia. Hal ini disebabkan transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan sangat strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional, baik di bidang ekonomi, sosial budaya, politik, pertahanan dan keamanan nasional Indonesia. Pemberlakuan asas ini berarti memberi hak perusahaan angkutan dari negara Indonesia beroperasi komersial secara eksklusif. Selain itu juga, asas *cabotage* tidak luput dari dampak akibat pemberlakuannya, baik dampak positif maupun dampak negatif bagi Negara/pemerintah dan sektor pelayaran Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

Bambang Ristianto. 2009. *Dunia Maritim*. Semarang: AKPELNI.

Balitbang Dephub RI. (2004). "Studi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Pelayaran Nasional". Laporan Akhir Penelitian.

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

Peter Mahmud Marzuki. 2001. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Artikel Jurnal

M. Syamsudin. (2007). Urgensi dan Kendala Penerapan Asas *Cabotage* Dalam Pelayaran Domestik Indonesia di Era Perdagangan Bebas. *Mimbar Hukum*, 19 (1):120. Tersedia dari <https://journal.uta45jakarta.ac.id/index.php/STAATRECHTS/article/view/6099>

World Wide Web

10 Ibid.,

Wikipedia. Tersedia dari : https://id.wikipedia.org/wiki/Geografi_Indonesia , [diakses 10 Juni 2021]

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1 angka 1, LN No. 64 Tahun 2008.

_____, Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

_____, Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

_____, Nomor 21 tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

_____, Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

_____, Nomor 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan.

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional di Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2014 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing.

_____, Nomor KM 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

_____, Nomor 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.