

**PENGARUH PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG  
PERSYARATAN PEMBERIAN PERSETUJUAN PENGGUNAAN KAPAL ASING  
TERHADAP PENERAPAN ASAS CABOTAGE DI INDONESIA**

***THE EFFECT OF REGULATION OF THE MINISTER OF TRANSPORTATION  
CONCERNING REQUIREMENTS FOR GRANTING APPROVAL FOR THE USE OF  
FOREIGN SHIP ON THE IMPLEMENTATION OF THE PRINCIPLE OF CABOTAGE  
IN INDONESIA***

**Yohana Christien Baneuli Sirait**  
**Magister Hukum, Universitas Pelita Harapan, Jakarta**  
**Email: [baneulisirait@gmail.com](mailto:baneulisirait@gmail.com)**

**Abstrak**

Asas *Cabotage* mengatur bahwa hanya kapal berbendera Indonesia dan Awak Kapal yang berkewarganegaraan Indonesia yang dapat berlayar di Indonesia, dan diatur dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 tentang PM 2 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Di Wilayah Perairan Indonesia Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan Barang. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa implementasi Asas *Cabotage* berpengaruh besar terhadap industri pelayaran nasional yang terbukti semakin berkembangnya Jumlah perusahaan pelayaran dan kapal nasional dari tahun ke tahun, serta menurunkan jumlah pengangguran sehingga menguntungkan untuk kemakmuran rakyat. Penelitian ini merujuk pada data yang ada dalam praktik (*das sein*) yang selanjutnya dihubungkan dengan ketentuan hukum yang berlaku (*das sollen*) dengan pendekatan kasus melalui metode wawancara langsung dengan salah satu pengurus *Indonesian National Shipowners' Association* (INSA) tentang pengaruh Asas *Cabotage* dan ketentuan yang berkaitan, dan disimpulkan bahwa ada ketentuan yang masih memperbolehkan Kapal Asing yang masuk ke Indonesia dengan syarat.

**Kata Kunci:** *Asas Cabotage*, Perhubungan laut, Kapal, Peraturan,

**Abstract**

*The Cabotage principle stipulates that only Indonesian-flagged ships and crew members with Indonesian citizenship can sail in Indonesia, and is regulated in Article 8 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping with the provisions of the Regulation of the Minister of Transportation Number PM 2 of 2021 concerning PM 2 of 2021 Regarding Procedures and Requirements for Granting Approval to the Use of Foreign Ships for Other Activities in Indonesian Waters Excluding Activities for Transporting Passengers and Goods. Based on the results of the study, it was found that the implementation of the Cabotage Principle had a major influence on the national shipping industry which was proven to be growing in the number of national shipping companies and ships from year to year, as well as reducing the number of unemployed so that it was beneficial for the prosperity of the people. This study refers to data that is in practice (*das sein*) which is then linked to the applicable legal provisions (*das sollen*) with a case approach through direct interviews with one of the administrators of the Indonesian National Shipowners' Association (INSA) about the effect of the Cabotage Principle and the provisions related, and it is concluded that there are provisions that still allow foreign ships to enter Indonesia with conditions.*

**Keywords:** *Cabotage Principle, Sea Transportation, Ship, Regulation*

## I. PENDAHULUAN

Berdirinya suatu Negara karena penggabungan keluarga-keluarga menjadi satu kelompok yang besar. Kelompok itu bergabung lagi sehingga menjadi satu desa. Desa bergabung lagi, demikian seterusnya, hingga menjadi negara yang sifatnya masih merupakan satu kata atau polis. Berdasarkan kodratnya, desa bersifat genealogis yang pimpinannya berdasarkan keturunan. Manusia sebagai anggota keluarga berdasarkan kodratnya tidak dapat dipisahkan dari keluarga yang bersangkutan.<sup>1</sup>

Pada dasarnya terdapat dua kelompok teori tentang Tujuan Negara untuk mencapai kemakmuran rakyat tersebut, kelompok pertama adalah kelompok yang mengutamakan kemakmuran rakyat secara individual. Kebebasan untuk mencapai kemakmuran tersebut dijamin oleh Undang-undang sejalan dengan prinsip perlindungan hak asasi manusia. Rumusan tujuan negara sebagaimana dituangkan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 adalah juga bersifat empiris untuk mencapai kemakmuran rakyat. Akan tetapi, rumusan itu berbeda dengan cara pandang teori-

teori kelompok pertama dan kelompok kedua. Tujuan negara yang tertulis didalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana dalam uraian diatas berkaitan dengan kemakmuran rakyat, yang dirumuskan dengan kata-kata “*memajukan kesejahteraan umum....*” Rumusan itu berarti pandangan bernegara bangsa Indonesia tentang kemakmuran atau kesejahteraan umum sebagai tujuan negara bukanlah hasil akhir berupa keadaan makmur yang dialami masyarakatnya, melainkan lebih kepada proses untuk mencapai keadaan makmur itu sendiri, yaitu “memajukan kesejahteraan umum”.

Konsep negara hukum pada saat ini sudah menjadi model bagi negara-negara di dunia, bahkan dapat dikatakan hampir dianut oleh sebagian besar negara di dunia. Konsep negara hukum telah diadopsi oleh semua negara sebagai sebuah konsep yang dianggap paling ideal. Konsep ini semula dikembangkan di kawasan Eropa tersebut. Hakikat negara hukum pada pokoknya berkenaan dengan ide tentang supremasi hukum yang disandingkan dengan ide kedaulatan

---

<sup>1</sup> Sabon, Max Boli, 2009, Ilmu Negara Bahan Pendidikan untuk Perguruan Tinggi, Universitas

rakyat yang melahirkan konsep demokrasi.<sup>2</sup>

Secara geografis Negara Republik Indonesia merupakan negara kepulauan yang mulai mendapat pengakuan secara internasional sejak adanya Konvensi Hukum Laut 1982. Konvensi tersebut mengakui adanya konsep *Archipelago State* atau negara kepulauan. Adanya konvensi tersebut memuat ketentuan bahwa negara kepulauan memiliki kedaulatan atas seluruh wilayah perairannya yang masuk ke dalam bagian perairan kepulauan. Implikasi dari kedaulatan tersebut negara memiliki yuridiksi baik atas lalu lintas dalam wilayah perairannya tersebut, maupun atas transportasi laut apa saja yang boleh dan yang tidak boleh untuk melakukan pelayaran di wilayah perairannya tersebut. Bentuk dari yuridiksi negara Indonesia atas transportasi lautnya, yaitu dengan adanya penerapan Asas *Cabotage* yang bermakna bahwa hanya kapal berbendera Indonesia dengan diawaki awak kapal berkebangsaan Indonesia sajalah yang melakukan pelayaran antar

pulau ataupun antar pelabuhan dalam wilayah negara Indonesia tersebut. Pelaksanaan asas ini dimaksudkan untuk melindungi kedaulatan negara dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara, serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan. Maksud tersebut sebagaimana terdapat dalam Penjelasan Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.<sup>3</sup>

Bahwa ketentuan yang berlaku sebagai Payung Hukum Asas *Cabotage* itu sendiri adalah berdasarkan ketentuan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, eksplisit menyatakan bahwa “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.”

Menurut Sekretaris I *Indonesian National Shipowners' Association* (INSA) Capt. Otto K.M Caloh, “di

---

<sup>2</sup> Asshiddiqie, Jimly, 1999, hlm 146-147, Konstitusi Sebagai Landasan Indonesia Baru Yang Demokratis, (Pokok Pokok Pikiran tentang Perimbangan Kekuasaan Eksekutif dan Legislatif Dalam Rangka Perubahan Undang Undang Dasar 1945, Makalah, Disampaikan Dalam Seminar hukum Nasional VII, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman RI)

<sup>3</sup> Hardani, Marselin, Jurnal Eksistensi Penerapan Asas Cabotage Di Perairan Indonesia Dalam Menghadapi Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi Asean, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Fakultas Hukum, 2016, Hal 1.

Indonesia penerapan asas ini telah dinyatakan berhasil, dikarenakan dari tahun 2005 sampai dengan saat ini terjadi peningkatan jumlah armada kapal berbendera Indonesia secara signifikan". Transportasi laut merupakan hal yang penting dimana dibutuhkan dalam mendukung kegiatan ekonomi antar wilayah yang berbatasan langsung dengan laut. Khususnya Indonesia dengan Negara Anggota ASEAN yang sebagian besar dibatasi oleh lautan. Transportasi laut sangat dibutuhkan dalam rangka menggerakkan barang dan jasa, terlebih dengan adanya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang berpotensi untuk meningkatkan transaksi ekonomi antar anggota ASEAN. Peningkatan tersebut dikarenakan dengan adanya MEA perdagangan antar anggota ASEAN semakin dipermudah dengan biaya yang relatif lebih murah dan berberabagai hambatan yang disepakati untuk dihapus. Asas *Cabotage* sendiri dapat dipandang sebagai suatu hambatan, dikarenakan dengan adanya asas ini menutup kemungkinan perusahaan asing yang ingin berpartisipasi dalam pelayaran

nasional. Namun implikasi dari arus bebas yang telah disepakati bersama oleh anggota ASEAN mengharapkan adanya penghapusan hambatan-hambatan. Sementara asas ini merupakan perwujudan kedaulatan negara atas wilayah perairannya yang seharusnya di hormati dan ditaati oleh seluruh negara.<sup>4</sup>

Sementara pengertian Asas *Cabotage* sebagaimana yang disampaikan oleh Mochtar Kusumaatmadja yaitu asas yang diakui di dalam hukum dan praktek pelayaran seluruh dunia serta merupakan penjelmaan kedaulatan suatu negara untuk mengurus dirinya sendiri, dalam hal ini pengangkutan dalam negeri, 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.<sup>5</sup>

Asas *Cabotage* adalah prinsip yang memberi hak eksklusif kegiatan angkutan barang dan orang dalam negeri oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan bendera Merah Putih serta awak kapal

---

<sup>4</sup> Ibid, Hal 2.

<sup>5</sup> Kusumaatmadja, Mochtar, dalam Muhammad Iqbal Asnawi, 2012, Implikasi Pemberlakuan *Asas Cabotage* Dalam Pelayaran Nasional Terhadap

Eksistensi Perusahaan Angkutan Laut Indonesia Pada Perdagangan Bebas Dalam Kerangka WTO, Universitas Sumatera Utara, Medan, Hal 19.

berkewarganegaraan Indonesia. Asas *Cabotage* menegaskan Angkutan Laut dalam negeri menggunakan kapal berbendera merah putih, dan diawaki oleh awak berkebangsaan Indonesia. Kebijakan ini tidak hanya diterapkan di Negara Indonesia. Asas *Cabotage* bermakna sebagai kedaulatan negara (*sovereign of the country*) karena terkait peran sektor transportasi laut dalam menjaga keamanan dan pertahanan negara dari kemungkinan serangan oleh negara asing. Tumbuh kembangnya pelayaran nasional seiring dengan konsistensi penerapan Asas *Cabotage* juga berdampak pada kelancaran distribusi logistik, yang mana pelayaran merupakan tulang punggung dari kegiatan logistik di negara kepulauan seperti Indonesia.

Namun dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Terhadap Penerapan Asas *Cabotage* berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, memberikan peluang bagi kapal asing untuk melakukan kegiatan di wilayah perairan Indonesia dengan syarat yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang yaitu meliputi kegiatan: a) Survey minyak dan gas bumi; b) Pengeboran; c) Konstruksi lepas pantai; d) Penunjang operasi lepas

pantai; e) Pengerukan; f) *Salvage* dan pekerjaan bawah air. Manakala kapal asing yang memiliki Persyaratan Permohonan Kapal Asing (PPKA) dengan kontrak kerja lebih dari dua tahun maka harus didaftarkan menjadi Kapal Berbendera Indonesia.

## II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis adalah yuridis normatif. Pendekatan yuridis akan dilakukan dengan menggunakan ketentuan-ketentuan hukum dan peraturan perundang-undangan yang ada dan berlaku di Indonesia lebih khususnya Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan aturan turunan dari ketentuan Pelayaran di Indonesia melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Di Wilayah Perairan Indonesia Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan Barang, yang mana dalam hal ini adalah pemberlakuan Asas *Cabotage* dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021.

## III. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Pengaturan Asas *Cabotage* di dalam Peraturan tentang Pelayaran Nasional Indonesia?

2. Bagaimana dampak Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain di Wilayah Perairan Indonesia Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan Bara terhadap penerapan Asas *Cabotage* di Indonesia?

## IV. PEMBAHASAN

### A. Pengaturan Asas *Cabotage*

#### Berdasarkan Peraturan Pelayaran Nasional Indonesia

#### 1. Asas *Cabotage* Di Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Secara Historis awal mula Asas *Cabotage* didasari oleh 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.

Pemberlakuan *Asas Cabotage* dipertegas dengan ketentuan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia. Hal ini berbeda dengan Undang-Undang terdahulu yang hanya mengatur mengenai penggunaan kapal berbendera Indonesia untuk beroperasi di wilayah perairan nasional. Ketentuan baru ini menutup kemungkinan bagi kapal asing untuk melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri, dengan demikian kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.<sup>6</sup> Kondisi pelayaran di dalam negeri pasca penerapan *Asas Cabotage* ini yang lebih konsekuen meningkatkan jumlah armada kapal nasional. Hampir seluruh pengangkutan dalam negeri dilakukan oleh kapal nasional, kecuali untuk kapal yang beroperasi di lepas pantai

yang telah memenuhi syarat yang ditentukan dalam Peraturan Menteri.

Seiring dengan berkembangnya waktu dan dorongan dari berbagai pihak maka kemudian dibentuklah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan perubahan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992.<sup>7</sup> Lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah sebagai bentuk penyempurnaan dari peraturan-peraturan sebelumnya. Sebagaimana dalam Pasal 33 Ayat 4 Undang-Undang Dasar 1945 bahwa perekonomian nasional dilaksanakan salah satunya berdasarkan asas kemandirian maka asas kemandirian juga merupakan dasar dari penyelenggaraan pelayaran di Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Menurut penjelasan dalam Pasal 2 Undang-Undang ini asas kemandirian adalah pelayaran harus berdasarkan kepada kepribadian bangsa, berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, mengutamakan kepentingan nasional dalam pelayaran dan memperhatikan pangsa muatan

---

<sup>6</sup> Marselin Hardani, Jurnal Eksistensi Penerapan *Asas Cabotage* Di Perairan Indonesia Dalam

Menghadapi Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi Asean, hal. 5.

yang wajar dalam angkutan di perairan dari dan ke luar negeri. Berdasarkan hal tersebut maka *Asas Cabotage* diterapkan dalam sektor pelayaran nasional.

Di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, aturan mengenai penerapan *Asas Cabotage* terdapat dalam Pasal 8 Ayat 1 yang menyatakan bahwa “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia”.

Menurut ketentuan Pasal 8 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 ini, *Asas Cabotage* tidak hanya menyangkut penggunaan kapal berbendera Indonesia dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri, akan tetapi Undang-Undang Pelayaran tersebut juga memperluas ketentuan *Asas Cabotage* dengan mengharuskan kapal berbendera Indonesia untuk menggunakan awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Makna dan peran *Asas Cabotage* adalah Kedaulatan Negara dan Pemberdayaan Industri Pelayaran.

Berdasarkan Pasal 6 dan 7 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terdapat beberapa jenis angkutan di perairan dan angkutan laut yang terikat pada penerapan *Asas Cabotage* yaitu Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Khusus, Angkutan Laut Pelayaran Rakyat, Angkutan Sungai dan Danau, serta Angkutan Penyeberangan. Sebagaimana konsep tujuan negara yang tercantum dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yaitu menciptakan kesejahteraan sosial maka pemerintah dituntut untuk dapat memajukan aspek ekonomi nasional sebagaimana yang diamanatkan oleh Pasal 33 Ayat 4 Undang-Undang Dasar 1945. *Asas cabotage* merupakan salah satu upaya pemerintah untuk dapat mewujudkan tujuan negara yaitu dengan cara memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh muatan dan melindungi para pelaut Indonesia dalam era perdagangan bebas. Sebagai negara kepulauan maka transportasi laut merupakan salah satu bidang yang dapat dimanfaatkan dalam upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Martono dan Eka Budi Tjahjono, Op.cit, hal. 16



## 2. Hubungan Asas *Cabotage* dengan Teori Kepastian Hukum dan Teori Kemanfaatan Hukum

Secara eksplisit untuk menjamin adanya kepastian hukum terhadap pelayaran di Indonesia dan kemakmuran rakyat maka diaturlah dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Bagian Pertimbangan (Konsideran) Huruf b tentang Pelayaran yang menyatakan sebagai berikut:

- b. Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan system transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan memperkuat kedaulatan negara.”

Dengan tujuan penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan sungai dan danau di dalam negeri dimaksudkan untuk melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*) dan

mendukung perwujudan Wawasan Nusantara di negara kepulauan Indonesia. Eksistensi hukum bertujuan untuk memberikan keamanan dan ketertiban serta menjamin adanya kesejahteraan yang diperoleh masyarakat dari Negara sebagai payung bermasyarakat. Kaidah hukum di samping kepentingan manusia terhadap bahaya yang mengancamnya, juga mengatur hubungan di antara manusia.<sup>9</sup>

Hukum yang sempurna adalah jika penerapan norma hukum yang memberikan kemanfaatan yang baik bagi masyarakat serta menciptakan kesejahteraan bagi masyarakat lainnya. Untuk itu penegak hukum dapat mengimplementasikan Peraturan Perundang-undangan tentang pelayaran dengan mengutamakan kemakmuran rakyat dan memerhatikan komponen lain sebaik mungkin, seperti memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan. Bahwa ketentuan Asas *Cabotage* berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana diatur dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, secara

---

<sup>9</sup> Mertokusumo, Sudikno, Teori Hukum, Cetakan ke 1, Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 2011, hal. 16

eksplisit memuat ketentuan yang berlandaskan kepastian dan kemanfaatan hukum.

Berdasarkan Pasal 18 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan sungai dan danau di dalam negeri dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas cabotage guna melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara di negara kepulauan Indonesia.

### **3. Asas *Cabotage* Di Dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran**

Dalam pengaturan yang menerapkan Asas *Cabotage* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terdapat dalam Bab V Tentang Angkutan di Perairan, Bagian Kedua tentang Angkutan Laut, dalam Paragraf 2 tentang Angkutan Laut Dalam Negeri Pasal 8 Ayat (1) dan (2) yang menyatakan “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkebangsaan Indonesia”, selanjutnya Ayat (2) dalam ketentuan Pasal tersebut menegaskan: “Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau

barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.”

Dari uraian Pasal tersebut maka terdapat beberapa unsur yang perlu diuraikan dari penerapan Asas *Cabotage* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran antara lain sebagai berikut:

#### **a. Dilakukan Oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional**

Pengertian mengenai perusahaan angkutan laut nasional tidak dinyatakan secara eksplisit dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2017 Tentang Pelayaran. Definisi mengenai perusahaan angkutan laut nasional dinyatakan dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut yang merupakan peraturan pelaksana dari Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan Di Perairan.

Dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan tersebut disebutkan bahwa definisi perusahaan angkutan laut nasional adalah ‘perusahaan angkutan laut yang berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan

atau dari, dan, ke Pelabuhan luar negeri'.<sup>10</sup>

Dalam penjelasan ketentuan Pasal 18 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perusahaan angkutan laut yang berbadan hukum Indonesia dapat berbentuk: 1) Perseroan Terbatas (PT); 2) Badan Usaha Milik Negara (BUMN); 3) Badan Usaha Milik Daerah (BUMD); 4) Koperasi.

Dalam Surat Keputusan tersebut diatur juga mengenai konsep usaha patungan (*joint venture*), dimana pada ketentuan Pasal 20 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dimungkinkan bagi angkutan laut nasional atau Warga Negara Indonesia untuk bekerja sama dengan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga negara asing untuk membentuk suatu perusahaan angkutan laut nasional sebagai usaha patungan. Akan tetapi dalam peraturan tersebut tidak terdapat ketentuan lebih lanjut mengenai konsep atau mekanisme permodalan (kepemilikan) dari perusahaan angkutan laut nasional yang merupakan hasil dari usaha patungan dengan pihak asing tersebut. Kekosongan pengaturan mengenai hal tersebut memungkinkan kepemilikan

suatu angkutan laut nasional dikuasai oleh perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga negara asing karena Sebagian besar modalnya berasal dari pihak asing tersebut.

## **b. Menggunakan Kapal Berbendera Indonesia**

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak memberikan pengertian khusus mengenai apa yang dimaksud dengan Kapal Berbendera Indonesia, akan tetapi terkait dengan apa yang dimaksud dengan kapal berbendera Indonesia dapat merujuk pada beberapa pasal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pada ketentuan umum dijelaskan bahwa kapal asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak tercatat dalam daftar kapal Indonesia. Hal tersebut mengandung arti bahwa apabila ditafsirkan secara *a contrario*, kapal berbendera Indonesia adalah kapal yang tercatat dan terdaftar dalam daftar kapal Indonesia. Sebagai bukti kapal telah terdaftar akan diberikan *grosse akta* yang berfungsi juga sebagai bukti hak milik kapal yang telah terdaftar.

---

<sup>10</sup> Surat Keputusan Menteri Nomor Km 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut

Bahwa selain dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengaturan mengenai perkapalan lebih spesifik mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Dalam peraturan pemerintah tersebut disebutkan bahwa kapal Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan pemerintah ini. Peraturan Pemerintah ini juga mengatur mengenai pendaftaran dan kebangsaan kapal. Apabila suatu kapal telah terdaftar dalam daftar kapal Indonesia, maka kapal tersebut dapat diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia sebagai bukti kebangsaan. Surat ini memberikan hak sekaligus mewajibkan kapal yang memiliki surat tersebut untuk mengibarkan bendera Indonesia.<sup>11</sup>

Terkait pendaftaran kapal terdapat dua hal yang patut diperhatikan, yakni pendaftaran kapal untuk memperoleh surat kebangsaan (nasionalitas) dan pendaftaran kapal untuk memperoleh dan mencatatkan adanya suatu hak atas kapal.<sup>12</sup> Dari sudut Hukum Internasional, pendaftaran yang biasa disebut registrasi kapal menjadi

penting, karena hal tersebut menyangkut yurisdiksi negara atas kapal. Hal tersebut menyangkut penerapan dan penentuan kekuasaan / kedaulatan negara yang tercermin pada bendera kapal negara dimana kapal tersebut terdaftar (*flags state jurisdiction*).<sup>13</sup>

Hal tersebut tercermin dalam Peraturan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini berlaku bagi semua kapal berbendera Indonesia yang berada di wilayah perairan Indonesia. Ketentuan tersebut juga menentukan bahwa yurisdiksi hukum negara bendera mengikuti kapal selama kapal berlayar di lautan bebas di perairan negara lain sesuai batasan-batasan yang berlaku dalam Hukum Internasional. Konvensi Hukum Laut mengenai Laut Bebas 1958, maupun Konvensi PBB mengenai Hukum Laut Internasional 1982 menggariskan bahwa sebuah kapal hanya dapat mengibarkan bendera dari satu negara saja, terkecuali dalam keadaan luar biasa berdasarkan suatu perjanjian internasional.<sup>14</sup> Selain itu pengaturan yang penting juga dalam

---

<sup>11</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, Pasal 163 Ayat 1.

<sup>12</sup> Umar, Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia, Buku I, Cetakan I, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 2001, hal 85

<sup>13</sup> Ibid, hal 86

<sup>14</sup> Ibid

kedua konvensi tersebut yakni terkait keharusan adanya keterkaitan langsung (*genuine link*) antara kapal dan bendera negara kapal. Keterkaitan langsung tersebut berhubungan dengan sistem registrasi kapal pada negara-negara yang bersangkutan.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat dikatakan bahwa seluruh kapal asing yang dioperasikan perusahaan angkutan laut dalam menyelenggarakan angkutan laut dalam negeri harus terlebih dahulu didaftarkan menjadi kapal berbendera Indonesia atau tidak diperbolehkan sama sekali untuk mengadakan pengangkutan di wilayah perairan Indonesia. Kelonggaran yang diberikan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran hanyalah sebatas ketentuan bahwa kapal asing yang masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama tiga tahun sejak diberlakukannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Adanya ketentuan jangka waktu tersebut juga dapat dimaknai sebagai jangka waktu untuk mensosialisasikan penerapan Asas *Cabotage* secara konsekuen dan mutlak (absolut), sebagaimana yang diamatkan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

### **c. Diawaki oleh Awak Kapal**

#### **Berkewarganegaraan Indonesia**

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan pengertian tentang awak kapal dengan definisi sebagai berikut:

“Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.”

Dari ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diketahui pula bahwa secara garis besar awak kapal terdiri dari nahkoda dan anak buah kapal. Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan, sedangkan anak buah kapal adalah awak kapal selain nahkoda.

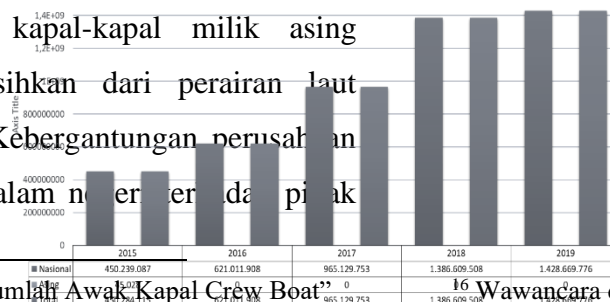
Nahkoda bertanggung jawab atas keselamatan kapal, ABK, muatan dan penumpangnya. Pada saat kapal dalam pelayaran, apabila dihadapkan pada kondisi dan untuk kepentingan keselamatan, nahkoda berwenang mewakili berbagai instansi pemerintah. Dalam hal kewenangan nahkoda sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, setibanya di Pelabuhan

maka nahkoda berkewajiban untuk melaporkan dan melimpahkan kasus yang terjadi dalam perjalanan pelayaran kepada instansi terkait. Dari sudut pandang peringkat jabatan, dibawah nahkoda terdapat ABK yang terdiri dari perwira dan bawahan, perwira memiliki beban tugas dalam ketatausahaan dalam kapal. Sedangkan menurut pembagian tugas, ABK terbagi dalam dek, bagian mesin, radio, operator, bagian makanan dan pelayaran.

Dalam Undang-Undang ini tidak dijelaskan mengenai jumlah atau bagian presentase atau besaran penggunaan awak kapal warga negara Indonesia. Adapun ketentuan mengenai penempatan awak kapal yang mengawaki sebuah kapal niaga dipengaruhi beberapa faktor lainnya seperti *shift manning*, ukuran ABK dan ruang lingkup kerjanya.<sup>15</sup>

#### d. Keberlangsungan Asas Cabotage

Seiring berjalannya penerapan Asas Cabotage dari tahun ke tahun, pertumbuhan jumlah kapal semakin meningkat, kapal-kapal milik asing mulai tersisihkan dari perairan laut Indonesia. Kebergantungan perusahaan pelayaran dalam negeri pada pihak



<sup>15</sup> Milis Migas, "Jumlah Awak Kapal Crew Boat", <http://www.migasindonesia.com/index.php?module=article&act=view/&id=4452>, diakses pada tanggal 6 Desember 2021

asing mulai berkurang. Berdasarkan wawancara peneliti dengan Sekretaris I *Indonesian National Shipowners' Association* (INSA) Capt. Otto K.M Caloh, bahwa pada tahun 2005<sup>16</sup>, jumlah armada kapal berbendera Indonesia hanya sebanyak 6041 kapal dari berbagai jenis. Sedangkan pada tahun 2019 terakhir jumlah armada kapal berbendera Indonesia bertambah pesat menjadi sebanyak 32.587 kapal dari berbagai jenis, yang mana artinya jumlah armada kapal bertambah sekitar kurang lebih 15.000 sampai dengan 16.000 kapal, sebagaimana disampaikan oleh Capt. Otto K.M Caloh selaku Sekretaris I *Indonesian National Shipowners' Association*.

Dengan diterapkannya Asas Cabotage, maka kekuatan armada saat ini, seluruh muatan angkutan domestik telah mampu dilayani armada merah putih. Berikut merupakan data grafik yang penulis dapatkan dari *Indonesian National Shipowners' Association* (INSA):

<sup>16</sup> Wawancara dengan Narasumber Capt. Otto K.M Caloh, di Kantor *Indonesian National Shipowners' Association* (INSA), pada hari Senin, 29 November 2021, Pukul 13.00.

(Pangsa Pasar Muatan Dalam Negeri)

Secara ekonomi, tujuan diberlakukannya Asas *Cabotage* adalah untuk meningkatkan perekonomian masyarakat Indonesia, dengan memberikan kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dan lokal. Diyakini peraturan ini dapat meningkatkan produksi dan produktifitas kapal dalam negeri, karena seluruh kapal yang berlayar di perairan tanah air harus berbendera Indonesia. Selain itu, Asas *Cabotage* difungsikan untuk melindungi kedaulatan negara, khususnya di bidang industri maritim.<sup>17</sup>

Penerapan Asas *Cabotage* di dunia pelayaran Indonesia didasari bahwa transportasi laut dalam negeri mempunyai peran penting dan merupakan faktor yang menguntungkan untuk kemakmuran masyarakat, mulai bidang ekonomi, budaya, pangan, energi, pertahanan sampai keamanan.

## **B. Pengaruh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Terhadap Penerapan Asas *Cabotage* berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008**

*Cabotage Principle* yang terdapat di dalam ketentuan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah penting di dalam rangka mengoptimalkan potensi pembangunan di bidang perekonomian dari sektor jasa pengangkutan laut nasional.<sup>18</sup> Dengan berlakunya *Cabotage Principle*, maka kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

*Cabotage Principle* ini lebih lanjut diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan yang kemudian diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

---

<sup>17</sup> Pasal 2, Pasal 8 dan Pasal 34 Persetujuan UNCLOS 1982.

<sup>18</sup> Lihat Penjelasan Umum Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Urgensi penerapan *Cabotage Principle* 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. Sebagaimana telah dikemukakan di atas bahwa aturan-aturan dasar terkait pelayaran di Indonesia harus merujuk dan mengacu pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang dilengkapi dengan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan yang kemudian diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

Tetapi di luar dari aturan-aturan dasar tersebut terdapat Peraturan Menteri Perhubungan yang diterbitkan mengenai ketentuan dan kebijakan mengenai mekanisme pengaturan tata cara dan/atau persyaratan penggunaan Kapal Asing selain kegiatan pengangkutan pada kegiatan angkutan laut Dalam Negeri, guna melaksanakan aturan-aturan dalam bidang pelayaran tersebut di atas. Pada tanggal 20 September 2018 telah diterbitkan Peraturan Menteri

Perhubungan No 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan/Atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang kemudian diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.46 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan/Atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diundangkan dan berlaku sejak tanggal 30 Juli 2019.

Bahwa kemudian Pemerintah telah melakukan perubahan berikutnya atas ketentuan mekanisme Tata Cara dan Persyaratan Penggunaan Kapal Asing Diluar Kegiatan Pengangkutan tersebut melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Di Wilayah Perairan Indonesia Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan Barang, yang secara resmi disahkan pada tanggal 29 Januari 2021.



Mengingat adanya ketentuan *Lex Superior Derogat Legi Inferiori*, yang memiliki makna bahwa ketentuan/aturan yang lebih tinggi kedudukannya, didahulukan keberlakuannya dibanding ketentuan/aturan yang berada dibawahnya secara hierarki. Atau dengan kata lain, suatu ketentuan/aturan yang berada dibawah tidak boleh bertentangan dengan ketentuan/aturan yang berada diatasnya secara hierarki Peraturan Perundang-undangan, sebagaimana diatur dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Hierarki Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Dengan demikian, maka Peraturan Menteri Perhubungan yang terkait dengan ketentuan pemberian Tata Cara dan Persyaratan Penggunaan Kapal Asing Diluar Kegiatan Pengangkutan Dalam Negeri, tidak boleh bertentangan dengan ketentuan *Cabotage Principle* sebagaimana diatur dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

### **1. Penerapan Asas *Cabotage* Sebelum Diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021**

Aturan terkait pelayaran di Indonesia harus merujuk dan mengacu pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, namun pada Tahun

2018 Pemerintah yang dalam hal ini melalui Kementerian Perhubungan Negara Republik Indonesia telah mengeluarkan aturan di bidang Pelayaran melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Mengangkut Penumpang Dan/Atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Aturan tersebut berlaku sebagai petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis yang menjadi aturan turunan dari ketentuan Asas *Cabotage* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Mengangkut Penumpang Dan/Atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri tersebut mengatur terkait pemberian persetujuan dan tata cara persyaratan penggunaan kapal asing di bidang pelayaran di Indonesia. Hal tersebut secara implisit mengartikan bahwa ketentuan Asas *Cabotage* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak berlaku secara mutlak (absolut), dikarenakan aturan dalam

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 92 Tahun 2018 tersebut membuka peluang atau kemungkinan untuk kapal asing dapat berlayar di Indonesia dengan syarat, yakni sepanjang adanya kondisi kurangnya kapal armada Indonesia.

Pemerintah melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 tahun 2019, mengadakan perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 tahun 2018. Konsideran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2019 mengenai Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. Bahwa tata cara dan persyaratan penggunaan kapal asing untuk kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara dan Persyaratan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri;
- b. Bahwa setelah dilakukan evaluasi terhadap pelaksanaan Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara dan Persyaratan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri perlu dilakukan penyempurnaan;

- c. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b serta untuk melaksanakan ketentuan Pasal 206A ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri;

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 tahun 2019 diantaranya mengadakan penambahan terhadap ketentuan di dalam Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor 92 tahun 2018 dengan ketentuan Pasal 16A yang berbunyi “Kapal asing untuk melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan angkutan laut dalam negeri selain terhadap jenis dan spesifikasi untuk kegiatan pengeboran yang memiliki kontrak lebih dari dua tahun sejak berlakunya Permenhub ini harus berbendera Indonesia.”

Menurut *Indonesia National Shipowners Association* (INSA) selaku Organisasi yang menaungi Perkumpulan Pengusaha Pelayaran di Indonesia menyampaikan kepada Pemerintah bahwa ketentuan dalam Pasal 16 maupun 16 A Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2018 berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum, karena tidak sesuai dengan prinsip Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya pada Pasal 341 dan Pasal 8, hal tersebut sesuai dengan tuntutan *Indonesia National Shipowners Association* (INSA) yang tertera dalam artikel Buletin INSA Edisi 39/VI/2018, November 2018. Bunyi dalam Pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2018 adalah “Kapal asing yang saat ini melakukan kegiatan

angkutan laut dalam negeri yang kontrak kerjanya telah ada sebelum ditetapkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dapat diberikan diskresi persetujuan penggunaan kapal asing sampai dengan berakhirnya jangka waktu kontrak.”

*Indonesia National Shipowners Association* (INSA) telah melakukan kajian hukum yang telah disampaikan kepada Kementerian Perhubungan melalui Suratnya No. DPP-SRT-XI/18/108 tertanggal 9 Mei 2019, Perihal Penyampaian Kajian Hukum terhadap Pasal 16 maupun Pasal 16A Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2018. Dalam suratnya, *Indonesia National Shipowners Association* (INSA) meminta Pemerintah agar merevisi Pasal 16 untuk disesuaikan dengan ketentuan Pasal 341 dan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.<sup>19</sup>

Menurut pendapat Ketua Umum INSA Johnson W. Sutjipto yang mengatakan bahwa keberadaan Pasal 16 maupun Pasal 16A Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2019 menjadi ancaman Asas *Cabotage* yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kedua Pasal tersebut

---

<sup>19</sup> Artikel Informasi INSA Untuk Kejayaan Pelayaran Nasional, Edisi 47, Agustus 2019, <http://www.dppinsa.com/assets/images/galleries/f1>

harus direvisi untuk disesuaikan dengan ketentuan perundang-undangan yang lebih tinggi (*Lex Superior Derogat Legi Inferiori*). Bunyi dalam Pasal 341 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah “Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diberlakukan.”

Akan tetapi, *Indonesia National Shipowners Association* (INSA) sangat menyesalkan karena dalam revisi tersebut, Pemerintah tidak memperbaiki ketentuan Pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2018 tersebut, sebaliknya Pemerintah menambah satu Pasal di antara Pasal 16 dan Pasal 17 yakni dengan ketentuan Pasal 16A yang ternyata juga berpotensi melanggar ketentuan Pasal 341 dan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dengan tetap berlakunya ketentuan Pasal 16 dan ketentuan Pasal 16 A Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 tahun 2018 *jo* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2019, maka penerapan Asas *Cabotage* sebagaimana dimaksud di dalam Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 menjadi dikesampingkan padahal

ketentuan Undang-Undang tersebut lebih tinggi (*Lex Superior Derogat Legi Inferiori*).

## **2. Penerapan Asas *Cabotage* Sesudah Diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021**

Asas *Cabotage* di dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang secara eksplisit terdapat dalam ketentuan Pasal 8 Ayat (1) yang menyatakan bahwa “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia”.

Menurut ketentuan Pasal 8 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tersebut, Asas *Cabotage* tidak hanya menyangkut penggunaan kapal berbendera Indonesia dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri, akan tetapi Undang-Undang Pelayaran tersebut juga menegaskan ketentuan Asas *Cabotage* dengan mengharuskan kapal berbendera Indonesia untuk menggunakan awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Dari ketentuan ini dapat ditafsirkan Asas *Cabotage* yang diatur dalam Pasal 8 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 berlaku secara mutlak

(absolut) tanpa adanya pengecualian dan/atau persyaratan tertentu. Akan tetapi apabila mengacu pada kondisi saat ini, dimana terdapat keterbatasan atas jumlah Kapal Berbendera Indonesia yang belum memadai dalam industri pelayaran di Indonesia, maka hal tersebut menjadi suatu kondisi yang mengharuskan Pemerintah selaku Regulator untuk mengeluarkan aturan/ketentuan yang bersifat menyesuaikan dengan situasi dan kondisi di Indonesia, secara khusus terkait terbatasnya ketersediaan jumlah kapal Indonesia yang terdapat dalam industri pelayaran di Indonesia.

Hal itu menjadi pertimbangan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain di Wilayah Perairan Indonesia Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 2 Tahun 2021 secara eksplisit memperbolehkan penggunaan Kapal Asing untuk melakukan Kegiatan Pelayaran di Indonesia, dengan tata cara dan pemberian persyaratan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 diterbitkan sebagai pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, aturan tersebut berlaku sebagai petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis yang menjadi aturan turunan dari ketentuan Asas *Cabotage* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 23 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 menyatakan mencabut dan tidak berlaku lagi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 dan Nomor PM 46 Tahun 2019.

Sebagaimana ditentukan di dalam ketentuan Pasal 206a Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan dan di dalam Pasal 2 Ayat 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 menetapkan persyaratan dan perijinan atas kapal asing yang ingin melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana yang dimaksud meliputi kegiatan survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai,

pengerukan dan *salvage* dan pekerjaan bawah air. Disamping itu dalam Pasal 3 Ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021, perusahaan angkutan laut nasional bertanggungjawab sepenuhnya terhadap penggunaan kapal asing yang melakukan kegiatan lain di wilayah perairan Indonesia yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang sampai dengan keluar dari wilayah perairan Indonesia.

Dengan berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 2 Tahun 2021 yang tetap membuka peluang atau kemungkinan untuk kapal asing dapat berlayar di perairan Indonesia dengan syarat tertentu yaitu kapal asing yang memiliki PPKA (Persetujuan Penggunaan Kapal Asing) dengan kontrak kerja selama 2 (dua) tahun dan jenis kapal atau jenis kegiatan yaitu pengeboran, konstruksi lepas pantai, survey minyak dan gas bumi, pengerukan, *salvage* dan pekerjaan bawah air, penunjang operasi lepas pantai, *power plant* (kapal pembangkit listrik), dan konstruksi pembangunan dermaga

Setelah diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan

Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Di Wilayah Perairan Indonesia Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan Barang, maka terdapat beberapa hal yang mengakibatkan Penerapan Asas *Cabotage* menjadi tidak berlaku secara mutlak (absolut), yakni terkait adanya peluang bagi kapal asing untuk berlayar dan beroperasi di Indonesia sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum mencukupi jumlahnya. Ketentuan ini sebelumnya tidak diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tersebut, kapal yang melayani angkutan penumpang barang dan penumpang harus berbendera Indonesia dan diawasi oleh orang Indonesia atau yang selama ini dikenal dengan Asas *Cabotage*.

Dalam ketentuan Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 menjelaskan bahwa: 1) Kapal Asing yang memiliki PPKA (Persetujuan Penggunaan Kapal Asing) wajib meninggalkan perairan Indonesia dalam hal telah selesai melakukan kegiatannya; 2) Kapal Asing yang memiliki PPKA dengan kontrak kerja lebih dari 2 (dua) tahun harus didaftarkan menjadi Kapal Berbendera Indonesia; 3) Kewajiban Kapal Asing yang meninggalkan perairan Indonesia

sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dan ayat 2 dikecualikan terhadap jenis dan spesifikasi untuk kegiatan pengeboran.

Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 tersebut diatas menjelaskan bahwa apabila kapal asing yang berlayar lebih dari 2 (dua) tahun pada akhirnya harus menjadi kapal berbendera Indonesia, artinya menjadi kapal milik perusahaan Indonesia. Perusahaan Indonesia dalam bidang pelayaran nasional dapat berbentuk perusahaan modal asing, dimana Pihak Asing dapat mengikutsertakan kepemilikan modalnya dalam bidang Pelayaran di Indonesia dengan kapasitas kepemilikan saham maksimal sebesar 49 % (empat puluh sembilan persen), sebagaimana diatur di dalam ketentuan dalam Peraturan Presiden Nomor 49 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2021 tentang Bidang Usaha Penanaman Modal.<sup>20</sup>

Kedudukan Peraturan Menteri dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, tidak diatur dalam ketentuan

Pasal Ayat (1). Namun demikian, Peraturan Menteri tersebut keberadaannya diatur dalam Pasal 8 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, yang menegaskan sebagai berikut:

“Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 Ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, Badan, Lembaga, atau Komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.”

Meskipun ketentuan tersebut di atas tidak menyebutkan secara tegas jenis peraturan perundang-undangan berupa “Peraturan Menteri”, akan tetapi frase “...peraturan yang ditetapkan oleh... Menteri...” tersebut di atas, mencerminkan keberadaan Peraturan Menteri sebagai salah satu jenis peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, Peraturan Menteri setelah

---

<sup>20</sup> Lampiran 3 Peraturan Presiden Peraturan Presiden Nomor 49 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas

Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2021 tentang Bidang Usaha Penanaman Modal

berlakunya Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan tetap diakui keberadaannya.

Kemudian terkait sejauh mana kekuatan mengikat Peraturan Menteri tersebut dapat merujuk pada ketentuan Pasal 8 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang menegaskan sebagai berikut:

“Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.”

Apabila terdapat suatu pertentangan dan/atau kontradiksi antara suatu peraturan dengan peraturan lain yang berada di atasnya secara hierarkis, maka seharusnya Pemerintah dapat mencabut dan/atau melakukan revisi (perubahan) atas adanya hal atau ketentuan yang bertentangan tersebut. Suatu peraturan perundang-undangan hanya dapat dicabut dan dinyatakan tidak berlaku oleh peraturan perundang-undangan yang tingkatannya sama atau lebih

tinggi.<sup>21</sup> Pencabutan peraturan perundang-undangan dengan peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi tersebut dilakukan jika peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tersebut dimaksudkan untuk menampung kembali seluruh atau sebagian materi peraturan perundang-undangan yang lebih rendah yang dicabut tersebut.

Bahwa dengan adanya ketentuan Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Angka 1 *jo.* Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 tersebut maka secara kontekstual memberikan suatu keadaan yang kontradiktif ataupun bertentangan dengan Prinsip Asas *Cabotage* di dalam Pasal 8 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tersebut, yang mana dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tersebut, sama sekali tidak terdapat frase dan/atau ketentuan Pasal yang mengatur terkait adanya pengecualian dan/atau persyaratan tertentu yang mengesampingkan larangan penggunaan Kapal Asing di wilayah perairan Indonesia, sebagaimana maksud dan tujuan Asas *Cabotage*

---

<sup>21</sup> Maria Farida Indrati Soeprapto, *Ilmu Perundang-Undangan: Proses dan Teknik Pembentukannya*, Kanisius, Yogyakarta, 2013, hal. 138



dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tersebut.

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### A. Kesimpulan

1. Asas *Cabotage* adalah ketentuan yang mengatur bahwa hanya Kapal Berbendera Indonesia dan Awak Kapal yang berkewarganegaraan Indonesia yang dapat berlayar di Indonesia. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan fakta bahwa implementasi Asas *Cabotage* berdasarkan ketentuan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan pengaruh yang besar terhadap industri pelayaran nasional. Dari sumber data yang diteliti membuktikan bahwa selama implementasi Asas *Cabotage* ini dilakukan, 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. Selain itu, jumlah pengangguran ikut berkurang karena kapal-kapal nasional harus

diawaki oleh anak buah kapal berkewarganegaraan Indonesia;

2. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Di Wilayah Perairan Indonesia Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan Barang, Pemerintah mengatur bahwa Kapal Asing dapat berlayar di wilayah perairan Indonesia, meskipun terdapat beberapa persyaratan dan kondisi tertentu yang diatur dalam Peraturan Menteri tersebut. Dengan demikian maka berdasarkan adanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 tersebut mengakibatkan implementasi Asas *Cabotage* tidak diterapkan secara mutlak (absolut), dikarenakan implementasi Asas *Cabotage* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak memberikan pengecualian terhadap kewajiban kapal berbendera Indonesia dan Awak Kapal berkebangsaan Indonesia yang dapat berlayar di wilayah perairan Indonesia.

## **B. Saran**

Dalam penelitian yang penulis lakukan penulis ingin memberikan saran-saran antara lain sebagai berikut:

1. Ditinjau dari sudut regulasi diharapkan Pemerintah dapat melakukan revisi atas ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Di Wilayah Perairan Indonesia Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan

Barang, dengan merivisi Pasal-pasal yang sekiranya berpotensi melanggar ketentuan Asas *Cabotage* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, baik secara langsung maupun tidak langsung;

2. Penulis berharap agar kiranya Pemerintah selaku Regulator dapat mengedepankan kepentingan Nasional yang secara eksplisit terkandung dalam substansi Asas *Cabotage* yang bermakna pada kedaulatan negara (*sovereign of the country*).

## DAFTAR PUSTAKA

### **Buku:**

- Sabon, Max Boli, 2009, Ilmu Negara Bahan Pendidikan untuk Perguruan Tinggi, Universitas Atma Jaya, Jakarta.
- Ali, Achmad, 2002, Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis), Toko Gunung Agung, Jakarta
- Amiruddin & Zainuddin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, 2004, Raja Grafindo Persada
- Damian, Eddy, 1991, Kapita Selekta Hukum Internasional, Bandung, Alumni
- Hadi, Sutrisno, 1993, Metodologi Research Jilid 1, Yogyakarta: Fakultas Psikologi UGM
- Kusumaatmadja, Mochtar, 1986, Hukum Laut Internasional, Bandung: Bina Cipta
- Kusumaatmadja, Mochtar, 2003, Pengantar Hukum Internasional, Alumni, Bandung
- Manulang, Fernando, 2007, Hukum Dalam Kepastian, Prakarsa, Bandung
- Mauna, Boer, 2005, Hukum Internasional, “Pengertian, Peranan Dan Fungsi. Dalam Era Dinamika Global”, Bandung, PT. Alumni
- Manan, Bagir, 2009, Menegakkan Hukum Suatu Pencarian, AAI, Jakarta
- Mertokusumo, Sudikno, 2007, Mengenal Hukum Suatu Pengantar, Liberty, Yogyakarta
- Mertokusumo, Sudikno, 2011, Teori Hukum, Cetakan ke 1, Yogyakarta: Universitas Meuwissen dalam Philipus M. Hadjon, Pemerintahan Menurut Hukum.
- Purwaka, Tommy, Tinjauan Hukum Laut Terhadap Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Mimbar Hukum, Volume 26, Nomor 3
- Sabon, Max Boli, 2009, Ilmu Negara Bahan Pendidikan untuk Perguruan Tinggi, Universitas Atma Jaya, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, 1984, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta: UI Press
- Soeprapto, Maria, 2013, Ilmu Perundang-Undangan: Proses dan Teknik Pembentukannya, Kasinius, Yogyakarta.
- Soemitro, Ronny, 1982, Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri, Jakarta, Ghalia Indonesia
- Sugiyono, 2012, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, Alfabeta, Bandung
- Suryabrata, Sumadi, 2004, Metode Penelitian, Jakarta: Raja Grafindo
- Umar, 2001, Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia, Buku I, Cetakan I, Jakarta

### **Perundang-undangan:**

- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Presiden Republik Indonesia
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2013 Tentang Kewajiban Klasifikasi Bagi Kapal Berbendera Indonesia Pada Badan Klasifikasi
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan/Atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak

Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan/Atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri  
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Di Wilayah Perairan Indonesia Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan Barang  
Surat Keputusan Menteri Nomor Km 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut  
UNCLOS 1982  
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran  
Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

**Jurnal:**

Amin, Muhammad, Jurnal Fundamental Vol. 01 No. 02, Peranan Pengangkutan Laut Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Indonesia  
Aprilianto, Ricky, 2014, Jurnal Administrasi Publik, Vol. 2, No.4 “Implementasi Asas Cabotage Dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia”, Universitas Brawijaya  
Asshiddiqie, Jimly, 1999, Konstitusi Sebagai Landasan Indonesia Baru Yang Demokratis (Pokok Pokok Pikiran tentang Perimbangan Kekuasaan Eksekutif dan Legislatif Dalam Rangka Perubahan Undang Undang Dasar 1945, Makalah, Disampaikan Dalam Seminar hukum Nasional VII, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman RI)  
De Leon, 1992, Cabotage in Air Transport Regulation, Dordrecht: Martinus Nijhoff  
Debi, Vini, Tinjauan Yuridis Terhadap Penerapan Asas Cabotage dalam Kasus Penggunaan Kapal Berbendera Asing dalam Kegiatan Angkutan Laut dalam Negeri dalam Era Perdagangan Bebas ASEAN Dikaitkan dengan Peraturan Perundang-Undangan Terkait, diakses pada tanggal 27 November 2021  
Hodgson, Toward a North American Cabotage Regime: A Canadian Perspective, Canadian Journal of Transportation, Vol. 1, No. 1, 2007  
Kusumaatmadja, Mochtar, dalam Muhammad Iqbal Asnawi, 2012, Implikasi Pemberlakuan Asas Cabotage Dalam Pelayaran Nasional Terhadap Eksistensi Perusahaan Angkutan Laut Indonesia Pada Perdagangan Bebas Dalam Kerangka WTO, Universitas Sumatera Utara, Medan  
Mamudji, Sri, 2005, Metode Penelitian dan Penulisan Hukum, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta  
Miles, 2014, Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook, Edition 3, USA: Sage Publications, terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi, UI-Press  
Rizki Aprilianto, dkk, 2014, “Implementasi Asas Cabotage Dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia”, Jurnal Administrasi Publik, Vol. 2, No.4. Universitas Brawijaya  
Rosyid Mohammad Daniel, Setyawan Dony, “*Kekuatan Struktur Kapal*”, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 2000.,  
Santoso, Iman, 2018, Kedaulatan Dan Yurisdiksi Negaradalam Sudut Pandang Keimigrasian, Binamulia Hukum Vol. 7, No. 1  
Sjawie, Hasbullah, 1999, Jurnal Hukum & Pembangunan Vol. 29  
Syamsudin, 2007, Urgensi dan Kendala Penerapan Asas Cabotage Dalam Pelayaran Domestik Indonesia Di Era Perdagangan Bebas, Jurnal Mimbar Hukum, Volume 9, Nomor 1  
Vini Adelin Ifana Debi, Tinjauan Yuridis Terhadap Penerapan Asas Cabotage dalam Kasus Penggunaan Kapal Berbendera Asing dalam Kegiatan Angkutan Laut dalam Negeri dalam Era Perdagangan Bebas ASEAN Dikaitkan dengan Peraturan Perundang-UndanganTerkait, diakses tanggal 27 November 2021.

**Internet:**

Farida Puspasari, “Penegakan Hukum di Wilayah Laut, <http://www.scribd.com> diakses tanggal 26 Desember 2021

<https://business-law.binus.ac.id/2016/06/30/utilitarianisme-dan-tujuan-perkembangan-hukum-multimedia-di-indonesia/>, diakses pada tanggal 27 November 2021

Milis Migas, “Jumlah Awak Kapal Crew Boat” <http://www.migas-indonesia.com/index.php?module=article&act=view/&id=4452>, diakses pada tanggal 6 Desember 2021

<https://www.kanalpengetahuan.com/sumpah-dan-janji-presiden-wakil-presiden-ri>