

**LAPORAN HASIL
PENELITIAN DASAR
UNIVERSITAS LAMPUNG**



**EVALUASI PENERAPAN ASAS *CABOTAGE* DALAM PELAYARAN DAN
PENERBANGAN BERDASARKAN KONSEP *RULE OF LAW LED
GOVERNANCE MODEL***

TIM PENGUSUL

Muhammad Havez, S.H., M.H.	6754135
Eko Raharjo, S.H., M.H.	6171620
Siti Azizah, S.H., M.H.	6754200

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG**

2022

**HALAMAN PENGESAHAN
PENELITIAN DASAR UNIVERSITAS LAMPUNG**

Judul	: Evaluasi Penerapan Asas <i>Cabotage</i> dalam Pelayaran dan Penerbangan Berdasarkan Konsep <i>Rule of Law Led Governance Model</i>
Manfaat saintifik/sosial	: pembaharuan hokum pelayaran dan penerbangan
Ketua Peneliti	
a. Nama lengkap	: Muhammad Havez, S.H., M.H.
b. SINTA ID	: 6754135
c. Jabatan fungsional	: Asisten Ahli
d. Program studi	: Ilmu Hukum
e. Nomor HP	: +6285339390202
f. Alamat surel (e-mail)	: muhammad.havez@fh.unila.ac.id
Anggota Peneliti (1)	
a. Nama lengkap	: Eko Raharjo, S.H., M.H.
b. SINTA ID	: 6171620
c. Program studi	: Ilmu Hukum
d. Alamat surel (e-mail)	: eko.raharjo@fh.unila.ac.id
Mahasiswa yang terlibat (1)	
a. Nama lengkap	: Henokh
b. NPM	: 1912011226
c. Program studi	: Ilmu Hukum
d. Alamat surel (e-mail)	: henokh@students.unila.ac.id
Jumlah alumni yang terlibat	: 1 (satu) orang
Jumlah staf yang terlibat	: 1 (satu) orang
Lokasi kegiatan	: Indonesia
Lama kegiatan	: 6 (enam) bulan
Biaya penelitian	: Rp. 25.000.000,-
Sumber dana	: DIPA BLU Unila 2022

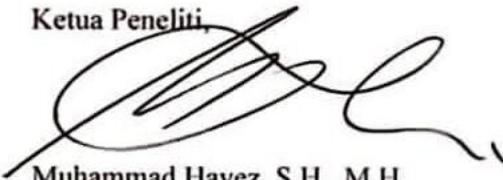
Bandar Lampung, 28 Oktober 2022

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum



Dr. M. Fakih, S.H., M.S.
NIP. 196412181988031002

Ketua Peneliti,



Muhammad Havez, S.H., M.H.
NIP. 19920724 202012 1 008

Menyetujui,
Sekretaris LPPM Universitas Lampung,



Rudy, S.H., LL.M., LL.B.
NIP. 198101042003121001

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN.....	Error! Bookmark not defined.
DAFTAR ISI.....	ii
RINGKASAN	1
BAB I PENDAHULUAN	2
A. Latar Belakang	2
B. Tujuan Khusus dan Urgensi Penelitian.....	4
C. Temuan yang Ditargetkan.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	5
A. Prinsip <i>Cabotage</i>	5
B. Peta Jalan Penelitian.....	10
BAB III METODE PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
BAB IV BIAYA DAN JADWAL PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Biaya	Error! Bookmark not defined.
B. Jadwal Penelitian.....	11
BAB V HASIL	12
REFERENSI	22

RINGKASAN

Penelitian ini akan mengevaluasi penerapan prinsip *cabotage* dalam pengaturan penerbangan dan pelayaran di Indonesia terhadap indikator dalam konsep *rule of law led governance model* (ROLGOM). Kemudian, hasil dari evaluasi tersebut akan menunjukkan hipotesa aras pembangunan hukum dibidang penerbangan dan pelayaran di Indonesia berdasarkan prinsip *cabotage* serta dampak dari adanya prinsip tersebut yang dievaluasi dengan konsep ROLGOM.

Penelitian ini akan menjadi *baseline research* dari tim peneliti, untuk kemudian dapat mengajukan usulan penelitian hibah kompetitif nasional DRPM Ristek/BRIN. Dimana pada hibah kompetitif nasional tersebut, fokus penelitian akan berpusat pada penyusunan *grand design* arah pembangunan yang mendukung penerapan prinsip *cabotage* di Indonesia serta penyusunan indikator untuk mencapainya. Hal tersebutlah yang menjadi tujuan khusus dan jangka panjang dari penelitian yang akan dilakukan.

Pada akhirnya, penelitian ini akan menghasilkan luaran berupa satu artikel ilmiah yang akan dipresentasikan dalam konferensi internasional yang dipublikasikan dalam prosiding terindeks scopus.

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Secara normatif peraturan perundang-undangan di Indonesia telah mengatur prinsip cabotage, baik dalam UU RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun dalam Undang Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Kedua undang-undang tersebut mengatur adanya kewajiban *single majority* atas kepemilikan modal oleh badan hukum atau warga Negara Indonesia, termasuk dalam industri penerbangan. Meskipun demikian, pengawasan dalam penerapan hukumnya harus dilakukan secara ketat, jangan sampai status badan hukum Indonesia hanya merupakan suatu kepentingan terselubung saja sedangkan seluruh kebijakan diambil oleh bangsa asing yang menguasai perusahaan tersebut.

Penegakkan hukum investasi juga diperlukan agar status badan hukum Indonesia tidak hanya digunakan untuk mengambil pangsa pasar industri angkutan udara Indonesia yang sangat potensial. Dalam memberikan perlindungan terhadap kepentingan nasional Indonesia terhadap dunia penerbangan/angkutan udara, utamanya penegakkan prinsip *cabotage*, hendaknya pemerintah dalam memberikan izin harus benar-benar sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pemberian izin suatu maskapai penerbangan tersebut yang juga berhubungan dengan kebijakan penetapan layanan rute penerbangan antar wilayah dari satu daerah ke daerah lain dalam wilayah negara Indonesia harus didasarkan pada kesejahteraan bagi masyarakat Indonesia pada umumnya.¹

Prinsip *cabotage* itu sendiri awalnya diatur dalam Pasal 16 Konvensi Paris 1919 yakni bahwa setiap negara anggota berhak melarang pesawat udara asing untuk keperluan penerbangan nasional pengangkutan penumpang, kargo, dan pos

¹Adi Kusumaningrum, *Prinsip Cabotage Dalam Industri Penerbangan Indonesia Di Era Asian Single Aviation Market 2015*, Jurnal Arena Hukum Volume 6, Nomor 1, April 2012, Halaman 1-74.

dari satu titik ke titik lain dalam satu wilayahnya. Kemudian prinsip *cabotage* diatur kembali dalam Pasal 7 Konvensi Chicago 1944.

Dalam perkembangannya, prinsip ini dapat diperjanjikan antar negara sesuai dengan ciri khas eksistensi penerbangan internasional yang selalu diawali oleh adanya perjanjian bilateral antar negara.² Keberadaan lintas penerbangan internasional dewasa ini tidak hanya diawali dengan perjanjian bilateral, melainkan juga dengan perjanjian multilateral. Perjanjian multilateral ini diawali dengan adanya fenomena regionalisme yang berkembang di belahan dunia, seperti ASEAN atau Uni Eropa yang semakin mengurangi batas-batas negara.

Fenomena tersebut sebagian besar diwarnai pula oleh semakin meningkatnya saling ketergantungan atau interdependensi ekonomi kawasan regional. Ketergantungan ini disebabkan karena bervariasinya sumber-sumber alam atau faktor dominan lainnya. Misalnya, jumlah penduduk, teknologi, dan ekonomi, antar satu negara dengan negara lainnya.³ Salah satu contohnya adalah dibentuknya suatu organisasi negara-negara di wilayah Asia Tenggara ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*) pada tahun 1967 yang bertujuan untuk meningkatkan kerjasama di bidang ekonomi dan pembangunan.

Selain itu juga negara-negara ASEAN menjalin kerjasama di bidang sosial, budaya, politik, hukum, dan keamanan.⁴ Berkaitan dengan liberalisasi pada bidang jasa penerbangan di lingkup negara-negara ASEAN, keberadaan prinsip *cabotage* dan dalam tataran implementasinya di masyarakat internasional khususnya di Indonesia yang dapat menimbulkan potensi dampak negatif, khususnya dalam bidang investasi yang berpengaruh pada penetapan rute, tarif, dan kapasitas penerbangan di Indonesia.

Lebih dari itu, prinsip *cabotage* juga diterapkan pula dalam sektor transportasi pelayaran di Indonesia, yang artinya dampak positif maupun negatif sebagaimana yang dijabarkan di atas juga berpotensi timbul dalam sektor pelayaran

²Harry Purwanto, Prinsip Cabotage Dalam Kegiatan Penerbangan di Indonesia, Naskah Publikasi, Unit Penelitian Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2014, hlm. 3

³ Huala Adolf, Hukum Ekonomi Internasional Suatu Pengantar, RajaGrafindo, Jakarta, 2005, hlm. 1.

⁴ Skripsi Rachmanto Dwi Nugroho, Perlindungan Kepentingan Nasional Negara Indonesia Di Bidang Jasa Angkutan Udara Terhadap Asean Open Sky Policy (Ditinjau dari ASEAN Multilateral Agreement on Air Service), Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2010, hlm. 2

di Indonesia. Oleh karena itu, perlu dilakukan suatu upaya evaluatif dalam meninjau penerapan prinsip *cabotage* guna memastikan penerapannya akan menghasilkan kesejahteraan melalui intervensi pemerintah yang cukup.

B. Tujuan Khusus dan Urgensi Penelitian

Tujuan khusus dari penelitian ini adalah untuk menjadi dasar bagi peneliti guna dapat mengusulkan penelitian dalam skema Penelitian Dasar hibah Direktorat Riset dan Pengembangan Masyarakat (DRPM) Ristek/BRIN. Penelitian Dasar hibah BLU Unila ini baru akan menghasilkan kajian evaluatif atas penerapan asas *cabotage* dalam penerbangan dan pelayaran di Indonesia serta akibat hukum yang dibawanya.

Urgensi penelitian ini adalah untuk memetakan kebutuhan tata cara penerapan prinsip *cabotage* dalam sektor penerbangan dan pelayaran di Indonesia. Diharapkan penelitian ini juga dapat menjadi *roadmap* peneliti untuk dapat mengajukan usulan penelitian dasar hibah Direktorat Riset dan Pengembangan Masyarakat (DRPM) Ristek/BRIN. Dimana pada hibah DRPM tersebut penelitian akan berfokus pada pembentukan *grand design* arah pembangunan hukum yang mendukung penerapan prinsip *cabotage* di Indonesia.

C. Temuan yang Ditargetkan

Temuan yang diharapkan adalah dapat dipetakannya hambatan yang dihadapi dalam penerapan prinsip *cabotage* dalam pengaturan penerbangan dan pelayaran di Indonesia. Sehingga, melalui hasil pemetaan tersebut dapat mengantarkan peneliti dalam menyusun hipotesis dalam penyusunan *grand design* arah pembangunan hukum Indonesia yang mendukung penerapan prinsip *cabotage*.

BAB II LAPORAN KEMAJUAN

Hasil pelaksanaan penelitian yang didapat sejauh ini adalah mengumpulkan data yang bersifat normatif yang berasal dari beberapa buku, article dan undang-undang, untuk kemudian dapat dilakukan survey atau penelitian lanjutan untuk mengetahui keadaan sebenarnya di lapangan. Apakah sesuai dengan data yang di dapat secara normatif atau berbeda, apabila berbeda kemudian akan dianalisa apa yang menjadi perbedaan. Berikut adalah beberapa data yang di dapat setelah melakukan penelitian normatif.

A. Prinsip *Cabotage*

Ruang udara, seperti halnya wilayah pada umumnya banyak membawa manfaat bagi kepentingan manusia atau negara. Salah satunya untuk kegiatan penerbangan. Satu hal yang tidak dapat diingkari, yaitu akan menimbulkan berbagai masalah hukum. Antara lain penerbangan di ruang udara suatu negara bebas atau tidak. Atau negara kolom mempunyai kedaulatan atau tidak atas ruang udara di atasnya.

Dalam hukum Romawi dikenal paling tidak ada dua asas yang berlaku atas ruang udara pada waktu itu. Pertama : bahwa wilayah ruang udara sebagai wilayah bebas atau *res communis* (hak bersama seluruh umat manusia). Teori ini diperkenalkan oleh Grotius, yang menganalogikan dengan wilayah laut pada waktu itu.

Kedua: adanya prinsip bahwa barang siapa memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-segala yang berada di atas permukaan tanah tersebut, sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanahnya. Prinsip ini dikenal dengan *Cujus est Solum ejus est usque ad coelum*.⁵ Kemudian pendapat dari Grotius tersebut oleh Paul Fauchille diterapkan pada masalah kedaulatan di

⁵ Priyatna Abdurrasyid, 2003, Kedaulatan Negara di Ruang Udara, Riefka, Jakarta, hlm. 49.

ruang udara. Ia berkata bahwa wilayah udara itu bebas.⁶Namun pendapat tantangan yang keras dari para sarjana Inggris, yang mendapat dukungan dari para ahli hukum seluruh dunia. Dalam pendapatnya para sarjana Inggris mengatakan bahwa “ruang itu tidak bebas”. Sehingga pada waktu itu tentang pemilikan ruang udara terdapat dua kelompok. Kelompok pertama; mereka yang berpendapat bahwa udara karena sifatnya itu bebas. Para penganutnya dapat dikelompokkan sebagai penganut teori bebas.

Kelompok kedua, mereka yang berpendapat bahwa negara itu berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya. Kemudian pada tahun 1919 masyarakat internasional, berhasil membentuk konvensi internasional yaitu *Convention Relating to The Regulation of Aerial Navigation, Signed at Paris, October 13, 1919* atau yang lebih dikenal dengan Konvensi Paris 1919. Dalam Konvensi tersebut Pasal 1 menyebutkan bahwa: *The High Contracting Parties recognise that every power has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*

Berdasarkan Konvensi tersebut, negara mempunyai kedaulatan yang sempurna dan eksekutif atas ruang udara di atas wilayahnya. Dalam perjalanannya, Konvensi Paris 1919 mulai ditinggalkan, dan masyarakat internasional berhasil membentuk konvensi yang senada yaitu *Chicago Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago, on 7 December 1944* atau yang lebih dikenal dengan Konvensi Chicago 1944. Dalam Konvensi Chicago 1944 ini masalah kedaulatan negara di ruang udara kembali diatur dalam Pasal 1, bahwa: *The Contracting states recognize that every state has complete and exclusive.* Melalui Konvensi Chicago 1944, telah diakui bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan atas ruang udara. Jadi tidak terbatas hanya pada negara-negara pihak Konvensi saja. Namun, dalam pasal tersebut masih nampak samar-samar tentang arti complete, exclusive, territory dan air space, sehingga memunculkan berbagai penafsiran.⁷

Khusus mengenai “teori kedaulatan” negara di ruang udara telah menjadi ketentuan yuridis. Bahkan oleh Priyatna Abdurrasyid dikatakan bahwa: “khusus tentang kedaulatan negara di ruang udara negara-negara telah sepakat bahwa

⁶ Johnson, *Rights in Air Space*, Manchester University Press, U.S.A., 1965, hlm. 21.

⁷ Wassenbergh, *Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1957, hlm.100.

keadaan ini telah merupakan suatu ketentuan hukum kebiasaan internasional yang telah dipertegas di dalam konvensi”.⁸ Konvensi Chicago 1944 merupakan hasil kesepakatan negara-negara anggota masyarakat internasional. Sekalipun demikian, Konvensi Chicago 1944 masih menyisakan persoalan tertentu yaitu tidak adanya kesepakatan secara multilateral berkaitan dengan materi kebebasan di udara yang bisa dipertukarkan secara menyeluruh. Negara melalui perusahaan penerbangan nasional bisa melakukan kebebasan di udara menuju atau melewati negara lain harus didahului oleh adanya ”bilateral agreement” antar negara berdasarkan prinsip resiprositas.

Keberadaan prinsip cabotage dalam kaitannya dengan transportasi, berkembang melalui hukum laut, yang kemudian berdasarkan prinsip analogi menjadi bagian juga hukum udara. Cabotage dalam kaitannya dengan transportasi adalah kata yang sering digunakan untuk merujuk pada angkutan barang atau penumpang antara dua titik di negara yang sama dengan kapal yang terdaftar di negara lain. Kini, cabotage juga mencakup penerbangan, kereta api, dan transportasi jalan. Bagi Indonesia prinsip cabotage masih dipertahankan untuk angkutan udara, angkutan darat dan perkereta apian.⁹

Ditinggalkannya prinsip cabotage dalam angkutan laut sejatinya untuk memenuhi kekurangan angkutan yang disediakan oleh perusahaan pelayaran, termasuk didalamnya untuk angkutan barang dan kargo. Hal demikian disebabkan oleh salah satunya kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau dan masing-masing pulau dihuni oleh penduduk Indonesia serta terdapat sumber kekayaan alam yang melimpah. Antara satu pulau dengan pula yang lain dipisahkan oleh wilayah perairan yang cukup luas. Pada masing-masing pulau tersedia tanjung (cape) atau pelabuhan, sehingga akan memudahkan merapatnya kapal laut yang melakukan pengangkutan antar pulau.

Hal ini berbeda dengan angkutan udara, yang dulunya hanya dikuasai oleh beberapa perusahaan penerbangan nasional, karena memang kebutuhan untuk angkutan udara masih terbatas, dan dari sisi volume angkutan orang dan barang tidak sebanyak angkutan laut. Sebagaimana di singgung di atas, beberapa negara

⁸ Priyatna Abdurrasyid, 2003, *ibid.*, hlm. 97.; Wassenberg, *loc. cit*

⁹ Perpres Nomor 39 Tahun 2014

mempertahankan prinsip cabotage bagi penerbangan dimaksudkan untuk melindungi perusahaan penerbangan nasional.

UURI No.15 Tahun 1992 tetap mempertahankan prinsip cabotage udara, sebagaimana nampak dalam Pasal 36 jo. Pasal 39, bahwa kegiatan angkutan udara niaga yang melayani angkutan di dalam negeri hanya dapat diusahakan oleh badan hukum Indonesia yang telah mendapat izin. Sehingga bagi perusahaan angkutan udara asing dilarang melakukan angkutan udara niaga di dalam negeri.¹⁰ Ketentuan ini sejalan dengan Pasal 7 Konvensi Chicago 1944 tentang cabotage udara. Hanya saja dalam tataran implementasinya pernah terjadi kesalahan dari Pemerintah Indonesia, yaitu berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1970 sebagai pengesahan perjanjian antara Indonesia dengan Thailand berkaitan dengan pertukaran hak lintas penerbangan.

Dalam Kepres tersebut Pemerintah Indonesia member izin (hak cabotage) kepada Thailand yang mengizinkan penerbangan Jakarta – Medan – Singapura – Kuala Lumpur – Bangkok – Hong Kong – Tokyo pp. Penerbangan Jakarta – Medan adalah cabotage. Prinsip cabotage dalam UURI No.15 Tahun 1992 tersebut kemudian tetap dipertahankan dalam UURI No.1 Tahun 2009 sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 85 ayat (1), bahwa Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga berjadwal.

Melalui Pasal 85 ayat (1) tersebut hanya perusahaan penerbangan nasional yang dapat beroperasi di dalam wilayah Indonesia. Bahkan keberadaan Pasal 85 ayat (1) tersebut diperkuat oleh Pasal 108 ayat (2) dan (3), yang menyatakan bahwa:

1. Badan usaha angkutan udara niaga nasional seluruh atau sebagian besar modalnya harus dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia.
2. Dalam hal modal badan usaha angkutan udara niaga nasional yang dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia terbagi atas beberapa pemilik modal, salah satu pemilik modal nasional harus tetap lebih besar dari keseluruhan pemilik modal asing (single majority)

¹⁰ Pasal 36 jo. Pasal 39 UURI No.1 Tahun 2009

Cabotage merupakan prinsip yang sangat berharga untuk dikedepankan dalam usaha pengangkutan penumpang, barang dan pos bagi banyak negara di dunia ini. Terlebih, khususnya bagi negara-negara yang memiliki wilayah yang sangat luas dan terdiri dari banyak pulau-pulau besar yang saling terpisah oleh bentangan laut dan samudera luas. Selain itu negara-negara yang memiliki intensitas kemajuan dan perkembangan industri yang sangat pesat, juga mementingkan usaha pengangkutan penumpang, barang dan pos dalam rute penerbangan dalam negerinya.

Begitu pentingnya cabotage sehingga dua atau beberapa negara yang berada dalam satu regional yang sama atau mempunyai kepentingan ekonomi yang samasama menguntungkan, saling berkomitmen mengadakan kerjasama untuk menerapkan cabotage yang diberlakukan di dalam zona wilayah terbang dalam negeri negaranegara tersebut. Tentu saja pengaturan dan penerapan cabotage yang seperti itu akan memberikan pengaruh bagi negara-negara yang terlibat dalam perjanjian kerjasama tersebut, maupun bagi negara-negara lain yang memiliki rute penerbangan ke salah satu negara yang menjadi pihak dalam perjanjian tersebut.

Di satu sisi, negara-negara yang menjadi pihak dalam perjanjian akan diuntungkan dengan mudahnya akses penerbangan ke dalam rute penerbangan domestik negara pihak lainnya. Namun, di lain sisi, negara-negara yang tidak menjadi pihak dalam perjanjian tersebut akan menjadi sulit untuk memperoleh penumpang atau permintaan pelayanan pengangkutan barang dan pos dari dan/atau menuju negara-negara pihak perjanjian tersebut.¹¹

Indonesia sendiri sebagai salah satu negara yang ikut menjadi negara yang terus menggiatkan industri penerbangannya turut memperhatikan akan pentingnya cabotage bagi pengangkutan udara dalam negeri. Sudah sejak lama, Indonesia membuat aturan yang sangat ketat dalam hal pengaturan pengangkutan udara, baik yang dikelola oleh pemerintah sendiri maupun oleh swasta. Pemerintah Indonesia sudah berusaha membuat proteksi bagi industri penerbangan dalam negeri agar dapat bertahan dan bersaing dalam kemajuan teknologi penerbangan yang demikian

¹¹ Brian F. Havel And Gabriel S. Sanchez, Restoring Global Aviation's "Cosmopolitan Mentalité", Boston University International Law Journal, Volume 29:1, 2011, hlm. 16

pesat. Dalam kaitannya dengan cabotage, Indonesia mempertahankan cabotage bagi pesawat udara dalam negeri. Walaupun sempat terjadi silang pendapat akan dimanfaatkannya cabotage oleh Indonesia, namun dalam setiap peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penerbangan, Pemerintah tetap membuat pemberlakuan cabotage dalam pengangkutan udara dalam negeri Indonesia.¹²

B. Peta Jalan Penelitian

Penelitian ini tidak hanya berhenti sampai pada taraf evaluasi penerapan prinsip *cabotage*. Penelitian dasar hibah DIPA BLU Unila ini merupakan langkah awal bagi peneliti untuk memiliki rekam jejak yang memadai guna mengajukan proposal usulan penelitian dasar hibah DRPM Ristek/BRIN.

Pada penelitian lanjutan di tingkat kompetitif nasional, peneliti akan berupaya melakukan penyusunan *grand design* pembangunan hukum yang mendukung penerapan prinsip *cabotage* di Indonesia. Kemudian, peneliti akan melakukan pemetaan indikator yang dapat digunakan Indonesia untuk dapat menentukan realisasi pembangunan hukum tersebut. Peta jalan penelitian yang akan dilakukan pun dapat dipahami melalui ragaan berikut ini.

¹² K. Martono dan Amad Sudiro, op. cit., hlm 7-16, 52

BAB IV

PEMBAHASAN

1. Implementasi Asas Cabotage dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia

a. Keberlangsungan Asas Cabotage

Pada awal pelaksanaannya asas ini banyak ditentang oleh pihak perusahaan pelayaran dalam negeri sendiri. Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti, penentangan itu dikarenakan hampir dari seluruh perusahaan pelayaran dalam negeri telah memiliki kontrak dengan pemilik kapal asing. Sehingga dengan munculnya asas ini membuat perusahaan pelayaran dalam negeri melakukan renegotiasi kontrak. Selain itu, perusahaan pelayaran dalam negeri lebih tertarik untuk menyewa kapal asing dari pada harus memiliki kapal sendiri dikarenakan beban biaya investasi untuk membeli sebuah kapal sangatlah besar. Untuk membeli kapal yang kualitasnya bagus, perusahaan pelayaran dalam negeri harus menyediakan dana investasi puluhan miliar.

Hal itu dinilai sangat memberatkan perusahaan pelayaran dalam negeri. Kondisi lain yang membuat pelaksanaan Asas Cabotage dinilai berat saat itu adalah masih sedikitnya jumlah kapal berbendera Indonesia yang dimiliki sehingga tidak dapat memenuhi kebutuhan pelayaran dalam negeri. Kondisi kapal yang dimiliki saat itu pun cenderung tidak baik karena hampir dari seluruh kapal berbendera Indonesia pada saat itu merupakan kapal bekas dan sudah tua. Seiring dengan pengawasan dari pihak Pemerintah yang semakin kuat dan prinsip Asas Cabotage yang memaksa. Pertumbuhan industri pelayaran dalam negeri semakin bergairah.

Hal itu dibuktikan dengan semakin bertambahnya jumlah perusahaan pelayaran dalam negeri dan jumlah kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran dalam negeri. Peningkatan tersebut dapat terwujud dikarenakan perusahaan pelayaran dalam negeri pada saat ini harus memiliki surat izin dari Pemerintah untuk dapat beroperasi. Didalam surat izin tersebut terdapat beberapa ketentuan yang harus dapat dipenuhi oleh perusahaan pelayaran dalam negeri apabila perusahaannya ingin beroperasi, salah satunya adalah dengan memiliki kapal sendiri. Seiring dengan pertumbuhan jumlah kapal yang semakin meningkat, kapal-kapal milik asing mulai tersisihkan dari perairan laut Indonesia.

Kebergantungan perusahaan pelayaran dalam negeri terhadap pihak asing mulai berkurang. Namun, belum seluruhnya perusahaan pelayaran dalam negeri lepas dari campur tangan asing khususnya pada perusahaan pelayaran yang bergerak pada bidang lepas pantai. Pada kegiatan lepas pantai, perusahaan pelayaran dalam negeri masih menggunakan kapal asing untuk melakukan kegiatan tersebut. Hal itu dikarenakan harga kapal yang sangat mahal jika dibandingkan dengan kapal jenis lain dan memerlukan teknologi yang sangat canggih. Dengan masih adanya perusahaan pelayaran dalam negeri yang menggunakan kapal asing membuat pelaksanaan Asas Cabotage menjadi terhambat.

Keinginan pemerintah untuk menjadikan kapal Indonesia sebagai raja diperairannya sendiri menjadi tertunda. Sehingga, Pemerintah memperbolehkan perusahaan pelayaran dalam negeri untuk menggunakan kapal asing untuk kegiatan lepas pantai hingga awal tahun 2016.

b. Perkembangan Jumlah Kapal

Selama sembilan tahun diterapkannya Asas Cabotage, pertumbuhan jumlah angkutan kapal berbendera Indonesia dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Dari data yang peneliti peroleh, hingga 31 Desember 2013 total kapal berbendera Indonesia sebanyak 13.120 unit kapal, apabila dibandingkan dengan bulan Maret 2005 dimana jumlah kapalnya 6.041 unit, ini berarti terjadi peningkatan jumlah kapal sebanyak 7.079 unit atau mencapai 117%. Peningkatan yang signifikan ini disebabkan kemampuan perusahaan dalam daya beli kapal yang semakin membaik. Namun pertumbuhan jumlah kapal tersebut tidak diikuti dengan pertumbuhan kapal untuk kegiatan lepas pantai. Untuk jenis kapal yang berfungsi untuk kegiatan lepas pantai masih sangat kurang. Dari data yang peneliti peroleh, hingga 2015 untuk kapal khusus kegiatan lepas pantai membutuhkan 253 armada. Sehingga dengan masih kurangnya kapal untuk kegiatan ini menjadikan Pemerintah harus menunda tujuannya untuk menjadikan kapal-kapal Indonesia sebagai raja dip perairannya sendiri.

c. Persaingan Perusahaan

Dari hasil wawancara yang peneliti lakukan, dengan semakin berkembangnya industri pelayaran di Indonesia menjadikan semakin bertambahnya jumlah perusahaan pelayaran di Indonesia. Sehingga, menjadikan daya persaingan perusahaan yang semakin besar. Hal itu membuat persaingan antara sesama perusahaan pelayaran dalam negeri pun akan semakin kompetitif. Persaingan yang paling dominan antara tiap-tiap perusahaan pelayaran adalah persaingan untuk mendapatkan kontrak jangka panjang dari pemilik barang. Kontrak jangka panjang sangatlah penting bagi perusahaan pelayaran dalam negeri, karena tanpa adanya kontrak tersebut, kapal-kapal mereka tidak dapat beroperasi.

Kontrak jangka panjang merupakan sebuah kepastian bagi perusahaan pelayaran dalam negeri agar dapat mengangkut barang-barang/muatan pemilik barang untuk diangkut menggunakan kapalnya.

2. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Implementasi Asas Cabotage

a. Faktor Pendukung

1) Asas Cabotage merupakan kebutuhan perusahaan nasional.

Asas Cabotage merupakan kebutuhan bagi perusahaan pelayaran dalam negeri untuk berkembang sehingga perusahaan pelayaran dalam negeri tidak terus menerus bergantung kepada pihak asing.

2) Pembentukan tim pengawas untuk mengidentifikasi kapal Dalam menjalankan sebuah kebijakan dibutuhkan tim pengawas agar kebijakan tersebut dapat berjalan secara efektif dan efisien. Dengan adanya tim pengawas, kapal-kapal yang beroperasi diperairan laut Indonesia menjadi semakin terkontrol dan terawasi.

3) Memfasilitasi proses penyediaan kapal Pemerintah memberikan dukungan kepada perusahaan pelayaran dalam negeri pada proses pemberian izin serta memberikan informasi untuk memperoleh kapal yang mereka butuhkan.

4) Mendapatkan pinjaman dari perbankan dan lembaga keuangan Dukungan lainnya yaitu dari pihak perbankan dan lembaga keuangan lainnya. Dukungan dari pihak perbankan sangat dibutuhkan untuk pendanaan pengadaan kapal yang membutuhkan dana investasi yang sangat besar.

b. Faktor Penghambat

1) Perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu menyediakan kapal-kapal jenis tertentu untuk menunjang kegiatan eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai. Kendala yang saat ini di hadapi adalah belum mampunya perusahaan pelayaran dalam negeri menyediakan kapal-kapal yang berfungsi untuk mengeksplorasi dan eksploitasi lepas pantai karena mahalny biaya untuk penyediaan kapal-kapal yang berfungsi untuk kegiatan tersebut. Selain itu, sumber daya teknologi yang dimiliki oleh Indonesia masih sangatlah kurang.

2) Biaya investasi pengadaan kapal tersebut sangat besar. Untuk melakukan pengadaan kapal dibutuhkan biaya yang sangat besar. Untuk membeli kapal dengan kualitas yang baik harganya diperkirakan mencapai 20 Miliar. Dengan besarnya biaya investasi yang dibutuhkan, cukup sulit untuk perusahaan pelayaran dalam negeri untuk melakukan pengadaan kapal bagi perusahaan pelayarannya sendiri.

3) Belum adanya kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal. Kontrak jangka panjang sangat dibutuhkan oleh perusahaan pelayaran agar kapal-kapal perusahaan pelayaran dalam negeri dapat beroperasi. Namun hingga saat ini dari proses kerjasama tersebut belum terwujud dalam jangka waktu lama. Sehingga menimbulkan masalah bagi perusahaan pelayaran dalam negeri yang telah memiliki kapal sendiri karena dikhawatirkan akan mengalami kerugian jika tidak ada yang ingin menggunakan kapal mereka.

4) Rendahnya kualitas dan kuantitas sumber daya manusia. Kualitas dan kuantitas anak buah kapal Indonesia masih yang masih rendah menjadi penghambat dalam implementasi Asas Cabotage. Dengan semakin meningkatnya jumlah kapal berbendera Indonesia maka semakin dibutuhkan anak buah kapal Indonesia yang berkualitas untuk mengoperasikan kapal-kapal tersebut.

3. Dampak dari Implementasi Asas Cabotage

a. Dampak Terhadap Negara/Pemerintah

1) Dampak Positif

a) Penerapan Asas Cabotage menguatkan kedaulatan Negara. Dengan semakin tersisihnya kapal-kapal asing yang berlayar di perairan laut Indonesia maka kedaulatan Negara akan semakin terjaga. Hal itu dikarenakan menguatnya posisi Pemerintah dalam mengatur dan mengontrol kapal-kapal asing yang masuk ke perairan laut Indonesia.

b) Terserapnya ABK domestik Dengan diharuskannya kapal berbendera Indonesia diawaki oleh awak berkebangsaan Indonesia dan semakin banyaknya armada kapal yang dimiliki maka tenaga kerja Indonesia semakin terserap di sektor pelayaran Indonesia.

c) Terciptanya keamanan nasional karena keberadaan kapal nasional Kapal-kapal berbendera Indonesia yang beroperasi, dapat ikut berpartisipasi dalam menjaga

keamanan perairannya dari kapal-kapal asing yang melanggar batas perairan laut Indonesia.

2) Dampak Negatif

a) Belum tersedianya kapal bendera nasional untuk kegiatan eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai. Belum terpenuhinya jenis kapal untuk kegiatan lepas pantai mengharuskan Pemerintah memperpanjang jangka waktu penggunaan kapal-kapal asing hingga awal tahun 2016. Dengan diperpanjangnya izin tersebut mengakibatkan pelaksanaan Asas Cabotage sedikit terhambat karena masih adanya kapal-kapal asing yang melakukan kegiatannya di perairan laut Indonesia.

b) Masih rendahnya kemauan taat Asas Cabotage. Tidak sedikit dari perusahaan pelayaran dalam negeri yang masih menentang penerapan Asas Cabotage dikarenakan banyak dari perusahaan dalam negeri yang merasa dengan lahirnya Asas Cabotage malah semakin mempersulit perusahaannya.

b. Dampak Terhadap Perusahaan Pelayaran

1) Dampak Positif

a) Besarnya pangsa pasar muatan domestik yang hanya diangkut oleh kapal nasional. Kapal-kapal berbendera Indonesia tidak perlu lagi bersaing dengan kapal-kapal asing dalam melakukan bongkar muat di pelabuhan nasional. Sehingga seluruh muatan domestik hanya diangkut oleh kapal berbendera Indonesia.

b) Tingginya pertumbuhan perekonomian nasional dan pertumbuhan muatan domestik Pertumbuhan perekonomian serta pertumbuhan muatan domestik dirasakan langsung oleh perusahaan pelayaran dalam negeri karena dengan banyaknya muatan domestik yang diangkut maka akan semakin besar pemasukan yang didapat perusahaan tersebut.

c) Murah nya biaya ABK domestik Upah anak buah kapal domestik di Indonesia masih tergolong rendah jika dibandingkan dengan upah anak buah kapal asing. Hal itu dikarenakan masih rendahnya kualitas anak buah kapal domestik jika harus dibandingkan dengan kualitas anak buah kapal asing.

2) Dampak Negatif

a) Kurangnya ketersediaan kapal bendera nasional Kebutuhan terhadap armada kapal sangatlah tinggi, karena masih banyak terdapat tumpukan peti kemas di pelabuhan. Selain itu, kurangnya armada kapal dikarenakan jauhnya rute pelayaran yang ditempuh mengharuskan kapal berlayar sehari-hari sedangkan permintaan terhadap jasa angkut kapal sangatlah banyak setiap harinya.

b) Terbatasnya ketersediaan dana bank dan non bank Ketersediaan dana dari pihak ketiga yaitu bank dan non bank sangatlah terbatas. Biaya yang diperlukan untuk melakukan pengadaan kapal sangatlah besar sehingga terkadang pihak ketiga tidak dapat menanggungnya bahkan harus menunggu dalam waktu yang lama agar dana yang dibutuhkan oleh perusahaan pelayaran tersedia.

c. Dampak Terhadap Indonesian National Ship Owners Association

1) Dampak Positif

- a) Jumlah anggota INSA bertambah Dengan adanya asas ini semakin mendorong tumbuhnya perusahaan pelayaran dalam negeri. Semakin banyaknya perusahaan yang bergabung dengan INSA, sebagai asosiasi INSA mendapat pemasukan operasional yang dibayarkan oleh perusahaan-perusahaan pelayaran tersebut yang dananya digunakan pula untuk kemajuan asosiasi dan industri pelayaran nasional.
- b) Perusahaan pelayaran dalam negeri mudah diawasi Dengan bergabungnya perusahaan pelayaran dalam satu asosiasi maka pengawasan yang dilakukan oleh INSA akan semakin mudah untuk melaksanakan INPRES Nomor 5 tahun 2005.

2) Dampak Negatif

- a) INSA belum diikut sertakan dalam proses perumusan kebijakan pelayaran INSA tidak pernah diikut sertakan dalam proses kebijakan. Padahal INSA bersama anggotanya merupakan pihak yang paling terkena dampak kebijakan tersebut
- b) Belum adanya kesepakatan antara INSA dan Pemerintah ketidaksepahaman disebabkan karena sebagai sebuah asosiasi, INSA lebih mementingkan anggotanya. Jika INSA merasa anggotanya belum mampu dalam menjalankan kebijakan dari Pemerintah, INSA akan menolak kebijakan tersebut. Hal itulah yang mendasari timbulnya ketidak sepahaman antara INSA dan Pemerintah.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Masalah utama pada awal pelaksanaan Asas Cabotage adalah adanya kontrak kerja antara perusahaan pelayaran dalam negeri dan pihak asing sebagai pemilik kapal. Selain itu, besarnya biaya investasi pembelian kapal. Selain dibutuhkan biaya investasi yang sangat besar, perusahaan pelayaran dalam negeri pun belum siap untuk menjalankan industri pelayaran tanpa campur tangan pihak asing.
2. Setelah sembilan tahun, jumlah kapal berbendera Indonesia semakin bertambah, penambahan jumlah kapal nasional melebihi 100%. Penambahan jumlah kapal juga diikuti dengan bertambahnya perusahaan pelayaran dalam negeri dan pihak perbankan mulai tertarik untuk memberikan pendanaan terhadap perusahaan pelayaran untuk melakukan pengadaan kapal.
3. Faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat dalam Implementasi Asas Cabotage adalah: a. Faktor pendukung berupa Asas Cabotage merupakan kebutuhan perusahaan nasional, pembentukan tim pengawas untuk mengidentifikasi kapal, memfasilitasi proses penyediaan kapal serta mendapatkan pinjaman dari perbankan dan lembaga keuangan. Keempat faktor tersebut memiliki pengaruh dan kontribusi positif dalam pelaksanaan Asas Cabotage. b. Faktor penghambat berupa perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu menyediakan kapal-kapal jenis tertentu untuk menunjang kegiatan eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai, biaya investasi pengadaan kapal tersebut

sangat besar, belum adanya kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal, dan rendahnya kualitas dan kuantitas sumber daya manusia.

4. Implementasi Asas Cabotage memberikan dampak kepada Negara/Pemerintah, perusahaan pelayaran dan Indonesian National Ship Owner Association.

REFERENSI

Abdurrasyid, Priyatna. 2003. Kedaulatan Negara di Ruang Udara. Jakarta: Riefka.

Adolf, Huala. 2005. Hukum Ekonomi Internasional Suatu Pengantar. Jakarta:

RajaGrafindo.

Havel, Brian F. And Gabriel S. Sanchez, Restoring Global Aviation's

"Cosmopolitan Mentalité". Boston University International Law Journal.

Volume 29:1, 2011.

Johnson. 1965. Rights in Air Space. USA: Manchester University Press.

Kusumaningrum, Adi. Prinsip Cabotage Dalam Industri Penerbangan Indonesia Di

Era Asian Single Aviation Market 2015. Jurnal Arena Hukum. Volume 6,

Nomor 1, April 2012.

Nugroho, Rachmanto Dwi. Perlindungan Kepentingan Nasional Negara Indonesia

Di Bidang Jasa Angkutan Udara Terhadap Asean Open Sky Policy

(Ditinjau dari ASEAN Multilateral Agreement on Air Service). Skripsi.

Malang: Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.

Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2014.

Purwanto, Harry. 2014. Prinsip Cabotage Dalam Kegiatan Penerbangan di

Indonesia. Naskah Publikasi. Yogyakarta: Unit Penelitian Fakultas

Hukum Universitas Gadjah Mada.

Rahardjo, Satjipto. Merumuskan Peraturan Hukum. Makalah dalam Bahan Bacaan

Mahasiswa PDIH Undip. Semarang: PDIH. 5 Januari 2007.

Seidmann, Robert B. et.all. 2001. Legislative Drafting for Democratic Social

Change:A Manual for Drafters. London: The Hague Boston, Kluwer Law

International Ltd.

Sidharta, B Arief. 2007. Meuwissen Tentang Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum,

Teori Hukum dan Filsafat Hukum. Bandung. Refika Aditama.

Undang-Undang Reppublik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009.

Wassenbergh. 1957. Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of

the Air. The hague: Martinus Nijhoff.

