



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**RAPAT DENGAR PENDAPAT
KOMISI V DPR RI**

**DENGAN KEPALA BADAN KEAHLIAN DEWAN, DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT, DIREKTUR KESATUAN PENJANGAAN LAUT
DAN PANTAI, INDONESIAN NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION,
DAN PELAKSANA HARIAN KEPALA BAGIAN HUKUM DAN KSLN**

- Tahun Sidang : 2023-2024
Masa Persidangan : III
Rapat Ke- : 2
Jenis Rapat : Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Kepala Badan Keahlian Dewan, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, Indonesian National Shipowner's Association, dan Pelaksana Harian Kepala Bagian Hukum dan KSLN
- Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Selasa, 17 Januari 2024
Waktu : Pukul 14.20 s.d. 16.30 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V) Gedung Nusantara DPR RI, Jakarta
- Acara : Presentasi terkait penyusunan Naskah Akademik dan Draf Rancangan Undang-Undang tentang Revisi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Ketua Rapat : Lasarus, S.Sos., M.Si.
(Ketua Komisi V DPR RI/ F- PDI Perjuangan)
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H.
(Kepala Bagian Sekretariat Komisi V DPR RI)
- Hadir : A. Pimpinan:
1. Lasarus, S.Sos., M.Si.
- B. Anggota:
FRAKSI PARTAI DEMOKRASI INDONESIA PERJUANGAN (F-PDI PERJUANGAN)
-
FRAKSI PARTAI GOLOLONGAN KARYA (F-PG)
2. Drs. Hamka B Kady, M.S.
- FRAKSI PARTAI GERAKAN INDONESIA RAYA (F-GERINDRA)
-

FRAKSI PARTAI NASIONAL DEMOKRAT (F-NASDEM)

-

FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA (F-PKB)

3. H. Dedi Wahidi, S.Pd.

FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)

4. Willem Wandik

FRAKSI PARTAI Keadilan Sejahtera (F-PKS)

-

FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL (F-PAN)

-

FRAKSI PARTAI PERSATUAN PEMBANGUNAN (F-PPP)

-

Izin : 1. Ir. Sudjadi (F-PDI Perjuangan)
2. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H. (F-PDI Perjuangan)
3. Ir. Effendi Sianipar (F-PDI Perjuangan)
4. Ir. Eddy Santana Putra, M.T. (F-Gerindra)
5. Dr. H. Soehartono, M.Si. (F-Nasdem)
6. H. An'im Falachudin Mahrus (F-PKB)
7. Dr. H. Irwan, S.IP., M.P. (F-PD)
8. Drs. H. Anwar Hafid, M.Si. (F-PD)
9. H. Boyman Harus, S.H. (F-PAN)
10. Hj. Hanna Gayatri, S.H. (F-PAN)

Undangan : 1. Dr. Inosentius Samsul, S.H., M.Hum. (Kepala Badan Keahlian Dewan Setjen DPR RI) dan jajaran;
2. Dr. Capt. Antoni Arif Pribadi, M.Sc. (Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI) dan jajaran;
3. (Jon Kenedi, M.Mar.Eng., M.M. (Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai/KPLP) dan jajaran;
4. Darmansyah (Wakil Ketua Umum Indonesia National Shipowner's Association/INSA) dan jajaran.

la

Jalannya Rapat:

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI./KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua.

Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat Kepala Badan Keahlian DPR RI beserta jajaran,
Yang terhormat Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan,
Yang terhormat Ketua Tim Pokja Penyusunan RUU Pelayaran Indonesia,
Ketua Tim Pokja Penyusunan RUU Pelayaran Indonesia National Shipowner's Association atau INSA ya, serta
Para hadirin yang kami hormati,

Pertama-tama, marilah kita panjatkan puji dan syukur ke hadirat Yang Tuhan Maha Kuasa, karena berkat dan karunia-Nya, maka kita dapat ketemu pada RDP kali ini.

Atas nama Pimpinan dan Anggota Komisi V, kami mengucapkan Selamat Natal bagi yang merayakan, dan Selamat Tahun Baru bagi kita semua.

Informasi dari sekretariat ya, hari ini yang sudah menandatangani Anggota baru sepuluh orang, Pak, tapi karena kita tidak mengambil keputusan, rapat ini tetap kita lanjutkan karena tahapan pembuatan undang-undang ini ada aturan mainnya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 12 tentang Tata Cara Menyusun Undang-Undang. Oleh karenanya, tahapan ini kita selesaikan untuk mempermudah kita dari sisi tahapan karena waktu tinggal sedikit, Pak.

Kami mungkin baru bisa rapat lagi nanti pada bulan Maret ya, pada bulan Maret setelah masuk masa sidang, karena kita menghadapi Pemilu, dan seluruh Anggota pasti konsen di daerahnya masing-masing. Saya sendiri aja, Pak Dirjen, baru mendarat, tadi hanya ganti baju terus langsung ke sini ya. selesai rapat mungkin terbang lagi. Jadi ini kita lanjut dan rapat saya nyatakan dibuka dan terbuka untuk umum.

**(RAPAT DIBUKA PUKUL 14.20 WIB)
(KETOK PALU 1 KALI)**

Baik.
Bapak-Ibu sekalian,

Kami mengucapkan terima kasih kepada Kepala Badan Keahlian DPR RI, Dirjen Perhubungan Laut dan jajaran, serta Ketua Tim Pokja Penyusunan RUU Pelayaran, INSA yang telah memenuhi undangan kami dalam rapat pada hari ini dan mendengarkan penjelasan terkait progres kajian atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

la

Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Kepala BKD atau Badan Keahlian DPR,
Dirjen Perhubungan Laut, serta
Ketua Tim Pokja penyusunan RUU Pelayaran INSA yang berbahagia,

Berdasarkan surat dari Pimpinan Badan Legislasi DPR RI Nomor: B/573/ LG.01.01/VIII tahun 2023, tanggal 21 Agustus 2023, perihal usulan, Usulan Prolegnas RUU Prioritas Tahun 2024, Komisi V DPR RI telah menyampaikan 3 usulan prolegnas RUU prioritas tahun 2024 kepada Baleg DPR RI, berdasarkan surat Komisi V DPR RI ke Badan Legislasi DPR RI Nomor: B/10496/LG.0101/08/23, tanggal 29 Agustus 2023 yaitu:

1. Perubahan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Perubahan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi; dan
3. Perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau LLAJ.

Namun, berdasarkan Surat Keputusan DPR Nomor: 15/ DPR/ RI// 2023-2024 tentang Prolegas Prioritas Tahun 2024, yang ditetapkan sebagai Program Legislasi Nasional RUU Prioritas tahun 2024, yaitu Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Jadi ini sudah putus Pak Dirjen di DPR, tinggal tahapan pembahasan di kita. Jadi secara kelembagaan, saya mau sampaikan *nih*, kepada pemerintah. Secara kelembagaan, ini sudah diputuskan oleh DPR RI untuk menjadi undang-undang yang harus segera diselesaikan oleh DPR, dalam hal ini yang menangani adalah Komisi V DPR RI. Hari ini, kenapa tadi saya sampaikan di awal tahapan ini harus kita lalui, supaya nanti pada pertemuan berikutnya, kita sudah masuk ke tahapan berikutnya.

Selanjutnya Komisi V DPR RI telah menugaskan kepada Badan Keahlian Dewan, Badan Keahlian Dewan atau BKD Setjen DPR RI berdasarkan surat Nomor: B/11200/LG/0101/9/2023, tanggal 19 September 2023, untuk menyiapkan naskah akademik dan draf RUU Perubahan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan menyampaikan hasilnya pada masa sidang yang ketiga tahun sidang 2023-2024.

Pada rapat hari ini, Komisi V DPR RI meminta penjelasan mengenai sejauhmana perkembangan penyusunan Rancangan Undang-Undang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Demikian pengantar dari kami.

Selanjutnya kami persilakan kepada Kepala BKD, Dirjen Perhubungan Laut, dan Ketua Tim Pokja penyusunan RUU Pelayaran INSA untuk menyampaikan penjelasan, kami persilakan.

Sebelum saya mempersilakan paparan dari Badan Keahlian DPR, isu yang kami terima, Pak Dirjen kemudian Pak Kepala Badan dan dari INSA ya, isu yang kami terima di DPR sini ada dua hal, Pak.

Pertama, mahalnya angkutan logistik, yang kedua terkait dengan asas *cabotage* Pak. Dua hal ini isu strategis ya, kalau soal logistik ini, pastilah langsung menyangkut masyarakat atau rakyat. Kalau dunia usaha itu, Pak, dia tidak mau pusing, berapa pun biaya angkutan nanti harganya dia kenakan ke konsumen. Ya, misalnya *nih*, Indomie dikirim dari Jawa misalnya, biaya angkutnya satu dus 10.000, itu masuk biaya produksi, Pak, sampai di konsumen ya, nanti dia tinggal hitung, biaya produksinya sekian, tenaga kerja sekian, biaya angkutan sekian, jatuhlah harga satu bungkus Indomie harganya sekian. Jadi rakyat nanti yang membayar. Disinilah letak kepentingan kita bagaimana kita membantu rakyat, membantu masyarakat bahwa angkutan juga kalau boleh, janganlah mahal, supaya harga barangnya diangkut tidak mahal dan rakyat membelinya tidak mahal. Sederhana, itu yang pertama.

Yang kedua soal asas *cabotage*, asas *cabotage* itu, itu soal menurut saya soal kedaulatan kita bernegara. Undang-undang ini harusnya mengedepankan kedaulatan kita sebagai sebuah negara. Kalau ada kekuatan di dalam negeri yang mampu, itu ruangnya untuk dalam negeri, jangan kita kasih kepada luar negeri.

Hari ini, informasi yang kami terima, Pak, dari INSA ya, Pak ya, dari INSA dan banyak pihaklah menyampaikan ke sini, Pak Lazarus sekarang boleh berbendera Indonesia itu, kepemilikan saham 51%, tapi 51% ini setelah ditelusuri yang punya, orang itu juga yang punya kapal dari luar, kemudian 49% sahamnya, juga adalah orang yang punya kapal dari luar, karena itu kan haknya investor, Pak. Dalam negeri modalnya 51%, sisanya 49%, 49% dari sana, *dummy*-nya 51%. Saya sebut *dummy* sajalah ya. Jadi ini harus kita carikan jalan keluar supaya betul-betul kita berdaulat di bidang pelayaran ini.

Hanya dua hal ini hal yang penting, Pak Dirjen, lain-lain nanti kita lihat, yang dipandang perlu. Kami justru ingin minta masukan dari hasil analisa dari Badan Keahlian DPR ya, yang sudah ditemukan oleh Pak Ino nanti ya. Kemudian juga hasil analisa dari Dirjen Perhubungan Laut, mana saja dalam poin-poin Undang-Undang tentang Pelayaran ini, yang hari ini harus kita perbaiki atau pasal dan ayat ini tidak lagi sesuai dengan kondisi kekinian, maka diperlukan untuk perbaikan atau penyesuaian atau perubahan.

Demikian juga dari INSA sebagai pelaku. Jadi, kami mohon juga dari INSA sampaikan apa adanya demi Indonesia tercinta ini. Kita tidak punya waktu untuk terus-terus merubah undang-undang ini tetapi saat ini yang perlu kita perbaiki demi kedaulatan kita di bidang pelayaran, sampaikanlah sejujur-jujurnya kepada kami.

Demikian barangkali pengantar dari saya. Saya persilakan Kepala Badan Keahlian DPR terlebih dahulu, selanjutnya nanti Dirjen Perhubungan Laut, dan nanti akan diakhiri oleh INSA. Sifatnya kita dari Komisi V ini, teman-teman ada juga yang mengikuti *online* ya, sifatnya kita hari ini menerima masukan, Pak ya, menerima masukan terkait dengan beberapa isu strategis, dan kita nanti tidak mengambil kesimpulan rapat.

Saya persilakan Pak Ino.

KEPALA BADAN KEAHLIAN DPR RI (DR. INOSENSIUS SAMSUL, S.H., M.HUM.):

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore,
Salam sejahtera untuk kita semua,
Shalom,
Om swastiastu,
Namo buddhaya,
Salam kebajikan.

Yang saya hormati Pak Ketua Komisi V DPR RI, Pak Lasarus, lalu kemudian

Anggota Komisi V Pak Hamka, dan juga

Saya hormati juga Pak Dirjen Perhubungan Laut, Pak Dr. Capt. Toni, lalu kemudian

Pak Darmansyah dari dari INSA ya, dan

Bapak dan Ibu sekalian dari tenaga ahli Komisi V, dan juga Rekan-rekan dari Badan Keahlian,

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, karena pada hari ini kita bisa hadir dalam Rapat Dengar Pendapat yang disediakan oleh, oleh Komisi V, dan untuk itu kami mengucapkan terima kasih, Pimpinan.

Untuk mempersingkat waktu, saya akan menyampaikan beberapa poin *update* ya, *update* masalah-masalah yang yang coba kami himpun dari berbagai *stakeholder*, termasuk dua hari yang lalu, Badan Keahlian mengadakan FGD dengan mengundang beberapa *stakeholder*.

Nah, kebetulan yang hadir pada FGD tersebut, Pak Dirjen hadir sendiri, lalu kemudian Pak Darmansyah juga hadir, sehingga nanti mungkin apa yang saya sampaikan hanya sekedar memberikan apa, *pointers*, lalu kemudian nanti ditambahkan oleh Pak Dirjen dan Pak Darmansyah.

Sebagaimana yang tadi sudah disampaikan oleh Pak Ketua, bahwa proses penyiapan Naskah Akademik dan RUU ini sudah dilakukan atas penugasan dari dari Komisi V ya, dan ada kegiatan konsultasi publik, diskusi FGD, dan juga kami sudah mencoba untuk menganalisis berbagai

la

permasalahan yang kemudian dituangkan dalam rancangan undang-undang atau dokumen naskah akademik.

Lanjut, ya terus, ya, *nah*, terus, *nah*, ada materi krusial Pak Hamka yang sekarang jadi Pimpinan ya, untuk rapat ini. Jadi ada memang pembahasan kami fokus ke asas *cabotage*, lalu kemudian penghapusan biaya angkutan logistik, lalu perpajakan, dan pengurutan lain terkait dengan logistik, lalu persoalan pelayaran rakyat, tol laut, penjagaan laut dan pantai, *sea and coast guard*, lalu Terminal Khusus (Tersus), dan terminal untuk kepentingan sendiri ya.

Nah, dari berbagai persoalan tersebut ya, untuk asas *cabotage* ini bahwa memang dalam praktiknya memang ada atau undang-undang ini bisa diterapkan sesuai dengan harapan dan apa pesan dari undang-undang yang lama ya, di mana kemudian terjadi apa, pelayaran nasional menjadi bertumbuh dan penambahan kepemilikan kapal meningkat signifikan.

Ya, cuma tadi kan sudah dielaborasi oleh Pak Ketua, kepemilikan sekian persen sekian persen, terus ternyata lama-lama setelah dihitung intinya itu yang dimiliki oleh orang Indonesia ya, ya sedikit juga persinya ya. Tetapi secara garis besar ya, bahwa ada implikasinya walaupun terjadi apa ya, kalau kami di bidang hukum ada penyelundupan hukumlah, kira-kira seperti itu, praktik penyelundupan hukum.

Jadi dengan demikian bahwa asas ini belum meningkatkan daya saing perusahaan yang pelayaran yang betul-betul kepemilikan nasionalnya itu kuat ya. *Nah*, jadi seperti di situ dikatakan bahwa praktiknya penerapan asas *cabotage* ini masih banyak terjadi praktik *nominee* ya, pinjam nama ya lalu kepemilikan kapal yang sebenarnya tidak dikuasai oleh perusahaan angkutan dalam negeri. *Nah*, jadi karena ini menurut kita ini menjadi satu masalah. Oleh karena itu, nanti perlu dicari solusinya melalui undang-undang ini ya.

Nah, permasalahan yang umum terjadi di bidang penerapan asas ini adalah bisa juga pada sisi pengawasannya ya. Pengawasan penerapan asas yang kurang ya, lalu dukungan pembiayaan dalam pemilikan kapal nasional. Artinya, ya kalau bicara soal beri ruang saja itu *sih* di atas kertaslah, tapi kan harus lebih konkret lagi dimana pemerintah atau negara punya kebijakan khusus bagaimana memberikan dukungan pendanaan untuk pemilikan kapal nasional ini.

Yang ketiga juga ada kaitan tingkatan tingkat komponen dalam negeri ya, yang masih perlu ditingkatkan dalam jadi ada kewajiban ya diperkuat mengenai TKDN ini, sehingga nanti efek terhadap perusahaan ataupun kegiatan industri dalam negeri itu semakin kuat.

Lalu kemudian kebijakan di bidang investasi yang belum mendukung penanaman modal dalam negeri dalam khusus di bidang pemilikan kapal. Jadi, jadi dalam berbagai diskusi kami ya, memang masih ada keluhan bahwa pemerintah ya, belum memberikan suatu apa dukungan yang kuat untuk apa

h

namanya, memperbesar ataupun memperkuat juga kepemilikan kapal secara nasional.

Dan yang kelima adalah besarnya beban dan pungutan perpajakan. Jadi bisnis ini memang di satu sisi mungkin nanti saya bicara soal pajak, tapi ternyata pajak pungutan lainnya banyak juga jadi, jadi akhirnya orang juga apa ya dari sisi benefitnya orang perhitungkan dengan ada kebijakan pungutan ini.

Nah, dalam praktiknya karena kemarin Pak Ketua meminta kami untuk mencoba bagaimana *sih* sebenarnya rezim, rezim asas *cabotage* ini di beberapa negara. Ini ada beberapa kategori ya, Misalnya, ada kategori *fully protectic, protected ya cabotage policy*, dan ini terjadi di Jepang, Amerika, dan Peru. Tiga negara ini, tiga negara ini benar-benar *that fully protect the maritime cabotage industry and which don't allow foreign ship owners* artinya itu sangat, sangat ketat ya.

Nah, lalu kemudian ada yang masuk dalam kategori *controlled protectionist cabotage policy*, jadi, jadi, ada kebijakannya *tuh* di ada perlindungannya terhadap apa namanya, industri dalam negeri tetapi, *but, but which allow the entrance of foreign owners under controlled condition through the granting of permits or licences*. Jadi, jadi, apa namanya, ada penerapan asas *cabotage* tapi kapal-kapal asing boleh dengan dasarnya izin ya.

Lalu kemudian ada yang masuk dalam kategori *partially protected cabotage policy*. Jadi ada bagian-bagian tertentu yang dilindungi, *nah*, di situ *policy that protect the maritime cabotage industry, but which have adopted liberalized measures in certain cabotage market segments*. Jadi dalam segmen tertentu diizinkan, ada liberalisasinya, tapi, tapi tetap saja ada proteksi terhadap industri perkapalan dalam negeri.

Nah, negaranya yang kalau dilihat di sini Pak Hamka, Pak Pimpinan, yang paling banyak negara itu adalah negara yang *controlled protectionist cabotage policies*, jadi banyak sekali negara Prancis, Jerman, Italia, Yunani, Portugal, Spanyol, Finlandia, Swedia, Lituania, banyak sekali ya hampir 25 negara. *Nah*, terus kemudian negara yang apa yang *partially protected* itu adalah Australia ya.

Nah, terus ada juga yang disebut dengan *controlled liberalized cabotage policies*, kebijakan *that allow*, membolehkan kapal asing masuk ke dalam wilayah, apa namanya, maritim ya, *at the expense of licensing system*, jadi lagi-lagi dengan sejauh, sejauh ada atau menerapkan sistem lisensi atau izin masuk ya.

Nah, ada juga negara yang *fully* liberalis, artinya *nggak* menerapkan, menerapkan apa namanya, *fully* liberalis itu adalah kebijakan mengizinkan masuknya kapal-kapal asing ya ke dalam wilayah lautnya, *no limitation, nggak* ada batasnya, itu beberapa negara Belgia, apa namanya, Netherland, Denmark, Irlandia. *Nah*, mungkin Pak Dirjen nanti bisa memberikan catatan kira-kira kenapa negara-negara atau apa namanya, implikasinya seperti apa,

la

jangan-jangan memang *nggak* ada wilayah lautnya bisa negara. *Nah*, ini ini kira-kira kategorinya, Pak. *Nah*, tinggal kita nanti bisa saja ini menjadi apa *benchmarking* bagaimana Indonesia menerapkan asas ini ke depan.

Berikutnya, soal penghapusan pengurangan biaya angkut logistik. *Nah*, ini juga yang kami beberapa kali diingatkan oleh Pimpinan dan Anggota Dewan Komisi V untuk coba me-*review* atau mengevaluasi tentang efisiensi dari apa, apa, apa, pengangkutan logistik. Tadi kan seperti disampaikan oleh Pak Ketua, bahwa pengangkutan inikan akan berdampak pada harga produk, semakin tinggi ongkosnya, maka harga juga akan naik juga. Jadi kalau wilayah timur itu barang itu mahal, ya bisa dipahami, karena memang, karena memang diperhitungkan juga biaya untuk ke transportasinya. *Nah*, jadi penghapusan pengurangan biaya angkut logistik merupakan bagian dari upaya kehadiran negara ya, prinsip dari, banyak biaya pungutan formal dan informal, harga BBM dan sebagainya, diperlukan norma yang menghapus ya.

Kemarin Pak Pimpinan, dalam FGD kami kebetulan, yang terhormat para narasumber, dua narasumber, juga hadir tapi waktu itu hadir juga dari Dirjen Pajak direktornya, nah ya ini terbuka ya, dan maksud saya gini, pada saat itu, pada saat presentasinya Dirjen Pajak hanya bicara dari sisi apa namanya PPN-nya, ternyata ada beban-beban lain yang, yang apa pungutan-pungutan yang yang luput di, di dalam presentasi beliau tapi kemudian di apa, kami mendapatkan masukan bahwa ternyata walaupun pajaknya itu apa kecil, tetapi tapi ternyata beban lain itu banyak ya.

Nah, ini beberapa contoh ya nanti coba kita lihat skemanya ya, Pak. Pada saat ini memang sebagaimana bidang usaha lainnya bidang pelayaran juga dikenakan berbagai pajak dan hutang seperti PPH, PPN, PNPB, dan pajak lain. *Nah*, untuk pengenaan pajak atas pendapatan usaha PPh Pasal 15 itu 1,2% kali pendapatan uang atau *freight*, ya lalu kemudian PPh Pasal 25, 29, yang berdasarkan atau dari pendapatan selain uang tambang atau *freight* sebesar 22% kali laba fiskal. Lalu kemudian PPN, PPN masih ada 11...11% dari pendapatan sewa kapal, lalu pengenaan pajak atas biaya operasional perusahaan pelayaran Pasal 21, Pasal Pajak PPH 21, dari biaya gaji karyawan dan kru kapal konsultan, *lawyer* dan lain-lain.

Kemudian PPh Pasal 23 dari biaya sewa truk, mobil, dan sejenisnya, gudang, dan alat mekanis lainnya, PPh Pasal 4 ayat (2) dari biaya sewa kantor sewa gudang, PPh Pasal 26 atas biaya bunga dividen royalti dan pembantaran lainnya ke perusahaan luar negeri, PPh Pasal 15 atas biaya sewa kapal, pajak pembelian bahan bakar minyak PBKB kapal sebesar 3% sampai 7%, pembayaran pajak kapal di luar negeri saat kapal Indonesia beroperasi di luar negeri.

Jadi memang pajak ini, memang sedang apa ya, izin ini agak menyimpang sedikit, Pak, Pak Pimpinan, kami juga baru ditelepon tadi pajak hiburan kita *nih* antara 40 sampai 70%. Tadi dari Setneg tadi, saya ditelepon Pak, Pak Sensi, tolong dilihat dulu pembahasan, *kok* bisa ada pajak hiburan antara minimal 40% paling tinggi, iya 40%, jadi lagi ramai, Pak, katanya. Tadi

dari Setneg kirim apa, minta saya untuk coba cek itunya pembahasannya, nanti kita kirim jadi memang akan menjadi sorotan ya.

Nah, selain pajak pengusaha kapal juga harus membayar PNBK kepada Kementerian Perhubungan. Nanti mungkin bisa klarifikasi dari Pak, Pak Dirjen ya. *Nah*, ini kira-kira gambaran gambaran perbandingan tarif waktu itu Pimpinan, Pak Ketua juga katanya coba cari *deh* perbandingan tingkat apa namanya persentasi PPN standar dan PPN jasa transportasi internasional ya, dan kalau kita lihat itu, Indonesia termasuk tinggi ya, di atas Indonesia, Filipina sesudah Filipina, Indonesia, dan yang paling rendah itu adalah Myanmar dan Timor Leste. *Nah, nah*, kalau Myanmar, Timor Leste, kan negara tetangga itu, Timor Leste ya, *nah* itu nanti secara ekonomi, teman-teman ekonomi itu bisa melakukan analisis komparatif ya *advantage* dari negara-negara ini. Jadi apa mana negara yang berbatasan Indonesia, dengan misalnya Malaysia Hanya 6%, Myanmar 5%, Singapura 9%, dan Thailand 7% ya.

Nah, berikutnya terkait dengan apa, oke, terkait dengan pelayanan rakyat. Jadi pelayanan rakyat ini memiliki peran yang penting bagi masyarakat dan perekonomian Indonesia. Kemarin Pak Pimpinan, Pak Dirjen, selalu mengingatkan kepada kami untuk ke perspektif kita adalah bahwa negara Indonesia dan negara kepulauan.

Jadi memang, apa namanya, segmen apa itu pelayanan antar tol, atau pelayanan rakyat, artinya bahwa memang potensi ataupun kebutuhan ya kebutuhan apa namanya, kehadiran dari transportasi laut ini penting sekali dalam konteks kita menjaga negara Indonesia sebagai negara kepulauan dimana pulau-pulainya dan orangnya juga harus terhubung. Jadi ya saya secara pribadi kebetulan berada, berasal dari daerah di luar pulau Jawa, Pak pimpinan, rasanya memang bahkan dulu pada saat saya datang pertama di Jogja, kita dibilang orang seberang, ditanya lagi pulau Flores di mana, pada *nggak* tahu. *Nah*, ini kan, untung aja sekarang sudah ada kali apa, apa namanya, sosialisasi bahwa pulau Flores kah atau pulau-pulau kecil yang ada di republik ini bagian dari Indonesia, juga kadang-kadang juga mereka mikir ini dari mana ini orang-orang ini. *Nah*, saya kira politik ke depan, bagaimana kita membangkitkan, menguatkan pelayanan rakyat ini, lalu kemudian ditunjang dengan kebijakan tol laut ya.

Berikutnya lagi mengenai tol laut ini. Jadi saat ini pengaturannya itu diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang ya. Jadi *public service obligation*, dan kami harap nanti Pak Dirjen bisa mempertajam data dan informasi soal ini.

Berikutnya adalah soal penjagaan laut dan pantai ya, *sea and coast guard*. Ini menurut kami, Pak Pimpinan, disamping masalah asas *cabotage* dan pajak, ini kita perlu...perlu...perlu memikirkannya secara baik ya, secara, secara mendalam ya. Jadi, baik, terima kasih Pimpinan, jadi soal kelembagaan ini, yang dimaksud dengan *sea and coast guard* ini, perlu kita petakkan dengan baik ya. Saya tidak bermaksud untuk, mohon maaf ini ya, tidak bermaksud

untuk ini, kebetulan memang dalam perdebatan, debat Capres kemarin isu ini muncul, dan menurut saya kelihatan nya Capres yang mengangkat isu ini, sepertinya mempelajari persoalan persoalan apa, persoalan kelembagaan dan kewenangan terkait dengan *sea and coast guard* ini.

Nah, tetapi ada yang menarik, Pak pimpinan, jadi sebenarnya Undang-Undang Nomor 17 itu, yang juga merupakan amanat dari ketentuan internasional IMO, badan dunia PBB, sebenarnya sudah mengamanatkan beberapa melalui peraturan pemerintah juga untuk di dibentuk kelembagaan dari *sea and coast guard* ini. Jadi saat ini kelembagaan penjagaan laut dan pantai masih kurang ini karena peraturan pelaksanaan PP, amanat dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, terkait kelembagaan penjaga laut pantai, belum terbentuk.

Jadi, Pak, Pak Ketua, Pimpinan semuanya, kemarin, kemarin Pak, ya, ini kita terbuka mungkin Pak Dirjen nanti bisa, bisa apa di echo lagi ya. Tadi beliau mengatakan begini, Pak, waktu FGD ya, kalau bisa DPR dalam hal ini Komisi V ya mendorong pemerintah cepatnya keluar, pembentukan lembaga penjaga laut dan pantai itu ya, tapi saya katakan ya minimal karena ini agenda kita dalam membentuk undang-undang maka minimal perintah bahwa akan dibentuk lembaga itu tetap ada untuk kemudian kita laksanakan kalau undang-undang penjaga, ya kita tahu bahwa ada lembaga-lembaga lain yang terkait di situ, tapi harapan yang saya tangkap dari Pak Dirjen waktu itu agar perintah ini tetap ada dalam undang-undang ini.

Jadi perintah untuk membentuk lembaga penjaga pantai ya, dan laut ini tetap ada, ya mungkin bisa nanti memang ini menjadi menurut saya ini sangat krusial, dan apa ya, sensitif, Pak, masalah ini ya. Tapi mestinya memang perintah untuk membentuk lembaga apa yang di sini dalam apa, diskusi kami menangkapnya adalah ternyata apa yang diinginkan oleh Undang-Undang 17 Tahun 2008 sebagai amanat dari IMO itu, kita belum merealisasikan dalam konteks pembentukan lembaga itu.

Nah, jadi itu satu belum terbentuk, lalu kemudian ada kesan tumpang tindih dan ketidak..., siapa kelembagaan yang paling berwenang saat ini, *nah*, itu nanti kita coba banyak kelembagaan yang masing-masing memiliki kewenangan sendiri sesuai undang masing-masing sehingga terhadap kapal dapat dilakukan pemeriksaan berulang-ulang oleh beberapa instansi ya.

Berikut hal ini, jadi ya sekali lagi bahwa masalah kelembagaan ini, ini perlu didiskusikan dengan baik, dan tapi kami menangkap bahwa apa yang dimaksudkan pesan IMO lalu kemudian Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan juga itu tetap dilanjutkan dalam undang-undang ini bahwa memang ada lembaga yang punya karakteristik tertentu yang disebut dengan penjaga, saya sebutnya penjaga pantai dan laut.

Nah, berikutnya lalu soal terminal khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri/TUKS ya. *Nah*, terkait penyelenggaraan Tersus dan TUKS ini, terdapat beberapa permasalahan, antar lain: penyalahgunaan fungsi

Tersus dan TUKS, lalu kurangnya integrasi dan koordinasi antara Tersus dan TUKS, lalu adanya perbedaan penafsiran, penyesuaian mengenai batas-batas daerah lingkungan kerja, dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan. Lalu kemudian ada, artinya ada kebutuhan untuk melakukan sinkronisasi peraturan perundangan mengenai definisi, kriteria, persyaratan kewenangan mekanisme yang berbeda mengenai Tersus dan TUKS ini, sehingga menyulitkan pengawasan penegak hukum. *Nah*, jadi itu, oleh karena itu, perlu penguatan penyelenggaraan Tersus dan TUKS melalui regulasi yang baru nanti.

Berikut, *nah*, saya kira itu barangkali gambaran singkat ya. Jadi saya secara apa, kalau dari beberapa isu penting itu saya memang fokus pada tiga tadi itu: satu, soal biaya, baik itu PNPB, pajak yang dibebankan usaha industri kelautan, lalu kemudian yang kedua soal rezim *cabotage* tadi itu sudah jelas banyak pilihannya. Ada yang sangat *fully or strict*, ada yang sangat *liberalize*. *Nah*, tinggal nanti kita diskusi, kita mau milih yang mana, terus kemudian yang ketiga, soal kelembagaan. Saya kira itu nanti yang perlu, apa namanya kita cermati, agar undang-undang nanti bisa lebih memajukan lagi, apa namanya, termasuk untuk kedaulatan negara lalu kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan.

Demikian dari kami.

Terima kasih atas kesempatan yang diberikan.

Wasalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik.

sebelum ke, terima kasih, Pak Ino.

Sebelum ke Pak Dirjen, Pak Hamka ada yang mau disampaikan?

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Makasih, Pak Ketua.

Ini menarik, ada 3 poin yang menjadi objek kita untuk memikirkannya. Satu hal yang saya ingin pertanyakan di sini adalah masalah kelembagaan.

Saya pernah menelepon Pak Inos, karena ada penjelasan dari Pak Dirjen, seakan-akan lembaga Bakamla ini mau mengambil *offer* semua penjagaan pantai. *Nah* ini, ini jangan jangan kita masuk ke situ sesuai dengan undang-undang yang berlaku saja ya, ini saya harapkan Pak Inos, bisa memberikan kami secara lengkap, karena ada tiga poin tadi yang harus menjadi fokus perhatian kita tadi, itu saya setuju ya, khususnya kelembagaan pengamanan laut ya.

Yang kedua, kita harus tahu juga bahwa sudah enam puluh sekian pasal dari Undang-Undang Pelayaran ini sudah di-*take over* oleh Undang-Undang Cipta kerja. Ini juga harus kita cari tahu urgensi yang sisa pasal-pasal yang ini, seperti apa nanti kita lakukan, Pak, itu tidak sedikit sudah 66, 65 pasal ya ya, yang di 68, coba bayangkan itu, Pak, 68 sudah masuk pada Undang-Undang Cipta Kerja termasuk terminal khusus, terminal umum masuk di situ.

Nah, oleh karena itu, mohon pencerahan Barangkali Pak Inos kepada kami agar supaya jangan kita masuk pada area-area yang kira-kira merugikan semua pihak ya. Saya sependapat tadi itu tiga poin, utamanya yang terakhir masalah laut ya, jangan sampai diambil alih oleh Bakamla, apa yang menjadi kerjaan dari Tupoksi daripada Kementerian Perhubungan, ya Pak ya.

Itu aja *sih* Pak Ketua, kalau menurut saya.

Makasih.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak Hamka ya.

Saya sudah cek dari ke-68 pasal yang sudah masuk di *Omnibus* itu, sebetulnya *nggak* ada kaitan dengan yang kita bahas sekarang, Pak, dia lebih banyak ke soal perizinan, yang tadinya di kabupaten ke provinsi atau dari kabupaten ke provinsi ke pusat, itu lebih banyak di sana dia itu mungkin kita tidak bahas. Silakan saja itu sebenarnya pemerintah, ini kan *Omnibus* ini dulu dalam rangka menyederhanakan investasi, mempermudah apa namanya, melakukan pelayanan terhadap dunia usaha dan seterusnya. Jadi kita *nggak* ada masuk ke sana dalam soal revisi ini, ini sudah kita tentu kami sudah pelajari, Pak, secara apa namanya ibarat sel-sel yang ada di dalam lah sudah kita pelajari ya. Jadi dari ketiga hal tadi memang belum ada yang kita, tidak ada dimuat jadi *Omnibus* ini.

Hanya memang, Pak Dirjen, nanti mungkin sebelum kami sampai sebelum Bapak ngambil kesempatan bicara, tolong dijelaskan kepada kami, kan Undang-Undang Pelayaran ini ada di beberapa hal kita harus tunduk kepada ketentuan internasional, Pak, ada IMO di sini. *Nah*, terkait dengan Bakamla, saya sebut saja seperti itu ya, ini di pasal-pasal yang ada di Bakamla itu kan Pak Ino pasti tahu, sebagai Badan Keahlian DPR. Saya minta juga Pak yang menjadi *domain*-nya Dirjen Perhubungan Laut, ya, tentu ini harus dibicarakan yang merupakan bagian dari Undang-Undang Pelayaran, ini harus dibicarakan. Misal, pada suatu hari ada konvensi tentang pelaut internasional, atau tentang pelayaran internasional misalnya, yang harusnya datang, Dirjen Perhubungan Laut atau Kementerian Perhubungan, *kok* diwakili oleh Bakamla, misal *nih*. Jadi secara kelembagaan ini memang harus kita pertegas supaya tidak ada *dispute* di sini.

Ini kalau terjadi *dispute* di sini, nanti ada lagi ego lembaga, Pak, ini yang berbahaya dari undang-undang ini nanti. Ego kelembagaan itu jauh lebih sulit lagi kita, nanti kita dibuat kita yang menciptakannya. Mohon izin nanti Pak Dirjen Perhubungan Laut, kami diberi pencerahan soal ini. Sejauhmana Dirjen Perhubungan Laut juga dilibatkan dalam pembahasan Undang-Undang tentang Bakamla ini dan pasal mana saja yang harusnya ada di Dirjen Perhubungan Laut, yang mungkin dalam tanda kutip kami tidak tahu, karena kami tidak terlibat dalam pembahasan, mungkin hari ini sudah masuk bagian dari pasal yang dibahas di Bakamla.

Ini supaya nanti kami dari Komisi V ini akan melakukan juga, rapat dengan Baleg, kita ya Pak Hamka ya, terkait sinkronisasi, itu *loh*, apakah ini memang harus ditarik ke Dirjen Perhubungan Laut atau kita tarik ke Bakamla. Ini nanti kita dibalik kita bicarakan terkait juga dengan aturan internasional, Pak. Kita kalau bicara pelayaran, kita harus bicara internasional, *nggak* bisa, Pak. Kita menuntut seperti ini di negara lain, tetapi di negara sendiri kita memberlakukan hukum seperti ini maka harus ada konvensi internasional. Itulah ada gunanya konvensi internasional termasuk soal aturan main di laut, *nah*, ini juga harus kita pikirkan.

Saya rasa demikian, Pak Dirjen, mohon kami diberi pencerahan terhadap beberapa hal yang tadi.

Terima kasih.

Saya persilakan Pak Dirjen Perhubungan Laut.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (DR. CAPT. ANTONI ARIF PRIADI, M.SC.):

Terima kasih, Pimpinan.

Yang kami hormati dan kami banggakan Pimpinan Komisi V, dan
Yang juga kami hormati dan banggakan, Anggota Komisi V,
Pak Kepala Badan, dan
Pak Darmansyah dari INSA,

Asalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang dan salam sejahtera untuk kita semua,

Kami ingin menyampaikan beberapa hal Pak Pimpinan dan teman-teman yang hadir pada RDP kali ini, mohon *slide*-nya ditampilkan.

Yang pertama, kami perlu sampaikan bahwa Undang-Undang Pelayaran ini merupakan undang-undang yang mengatur tentang pelayaran dan ini sudah dilakukan perubahan di Undang-Undang Cipta Kerja, ada 68 pasal tadi disampaikan telah dilakukan penarikan dari Undang-Undang Pelayaran.

la

Kami juga perlu menyampaikan kepada Pimpinan dan teman-teman bahwa esensinya Undang-Undang Pelayaran itu adalah *lex specialis*. Kenapa? karena tadi yang disampaikan beberapa hal fokus oleh kepala badan, pemahaman kita terhadap negara kepulauan itu masih bersifat parsial. Kenapa bersifat parsial? undang-undang pelayarannya sudah kita atur supaya itu berbasis negara kepulauan, tetapi banyak hal lainnya pendukung dari pelayaran itu belum berbasis kepulauan.

Undang-Undang 17 ini terdiri empat pilar utama, bisa ditampilkan, Mas? bisa Mas, kenapa Mas? ya, sambil nunggu bahan, Pak. Jadi Undang-Undang Pelayaran ini terdiri dari 22 bab, 355 pasal, dengan empat pilar utama. Yang pertama adalah angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Kami perlu menjelaskan lebih jelas terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran ini menjadi satu frasa, Pak. Keselamatan tidak berdiri sendiri, keamanan tidak berdiri sendiri, tapi keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi satu frasa.

Untuk batang tubuh, tadi telah disampaikan ada 22 bab, ini mulai mengatur dari angkutan di perairan, sampai di penyidikan, Pak. Jadi undang-undang ini ada pengaturan-pengaturan, dan ada penegakan hukumnya. *Nah*, salah satu yang tadi disampaikan, Undang-Undang Pelayaran ini, Gakkum-nya adalah KPLP.

Kemudian dari Undang-Undang Pelayaran ini telah terbit 8 PP dan 1 RPP yang sudah disetujui sudah diparaf, tapi tidak perlu tidak jadi lahir yaitu terkait dengan *coast guard*. Jadi ada, ada PP terkait dengan kepelautan, PP tentang perkapalan, PP tentang kepelabuhanan, PP tentang kenavigasian, PP terkait dengan angkutan di perairan, PP terkait dengan perlindungan lingkungan maritim, PP tentang angkutan multimoda, dan PP tentang pemeriksaan kecelakaan kapal, dan satu RPP yang belum sempat disahkan adalah terkait dengan RPP *coast guard*.

Di halaman berikutnya halaman 6, perlu kami sampaikan terkait dengan perubahan pertama, Undang-Undang 17 melalui Undang-Undang Cipta Kerja. Tadi telah disampaikan oleh Pimpinan bahwa ini lebih kepada kaitannya dengan kemudahan perusahaan dan perizinan, ada 68 pasal yang telah dicabut.

Untuk topik yang pertama terkait dengan penerapan asas *cabotage*, di halaman 8, di Undang-Undang 17, Pasal 8, ini sudah disampaikan ke kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia, serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Kemudian kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan. Jadi kalau kita lihat *cabotage* ini, Pak, sebenarnya kita itu mirip dengan Jepang sebenarnya, Pak,

jadi *full, full* apa namanya, *fully protection*. Kalau tadi saya baca itu kan dari jurnalnya, jurnal atau apa, *paper* dari beberapa penulis tadi, kalau Indonesia itu *full*, Pak, karena kapal asing dilarang Pak.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Poin tadi Pak yang kapal asing tadi?

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (DR. CAPT. ANTONI ARIF PRIADI, M.SC.):

Ini Pak, poin dua: "kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antarpulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia".

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Tegas sekali sebetulnya ini, sudah

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (DR. CAPT. ANTONI ARIF PRIADI, M.SC.):

Sudah tegas, Pak, tegas. Yang terjadi, Pak, kami perlu perlukan pemberikan penjelasan, ada jenis-jenis kapal tertentu yang memang saat sampai saat ini belum tersedia dalam bentuk kapal bendera Indonesia.

Contoh: kapal listrik, kapal listrik yang ada di beberapa tempat itu rata-rata bukan bendera Indonesia, dan mereka minta diskresi, Pak. Kami sendiri *tuh* juga kesulitan memberikan diskresi. Akhirnya dibuat satu aturan, dibolehkan, tetapi dengan harus menyampaikan perizinan yang spesial, Pak, khusus, sampai hari ini masih ada yang belum, tapi ini kecil Pak, kecil, tapi dia benderanya tetap bendera luar negeri hanya diberikan pada periode waktu tertentu, enam bulan, Pak, enam bulan.

Ada lagi yang, ada lagi yang jenis kapal lain misalnya adalah kapal untuk mencampur semen, pasir dengan pasir laut dicampur dengan semen untuk ngecor pelabuhan. Itu teknologi tinggi, Pak, jadi *nggak* mengaduk, *nggak* mengaduk semen dengan pasir, tapi nyedot pasir di laut, masukin ke kapal itu, dicampur ada semennya masuk, terus langsung buat ngecor pelabuhan, itu kita juga *nggak* ada, Pak.

Nah, jadi persyaratannya mereka harus melelangkan dulu, Pak, jadi *nggak* langsung tiba-tiba diberikan izin. Perusahaan tersebut harus melelangkan secara nasional kapal yang spesifikasi tersebut berbendera Indonesia. *Nah*, beberapa kali lelang, berkali-kali *nggak* dapat, Pak. Akhirnya itulah yang karena harus digunakan oleh PLN dan sebagainya, kita rapat dan kita berikan izin selama 6 bulan itu. Dan memang ini peminatnya kecil, Pak, peminatnya kecil, karena dia kalau sudah selesai, ya sudah dikembalikan, Pak,

nggak di, *nggak* bisa dipakai lagi, jadi *nggak*, *nggak* bisa dipakai lagi di Indonesia. Beda dengan kapal barang yang memang dia beli dipakai terus-terusan. Kalau ini habis dipakai, ya selesai, Pak. Jadi banyak yang memang tidak mau berinvestasi di jenis-jenis kapal tertentu tadi.

Kemudian untuk pemberdayaan angkutan pelayaran nasional, di Pasal 56 ini juga disampaikan "*dalam rangka memberdayakan angkutan perairan nasional, dan memperkuat industri perkapalan nasional yang dilakukan secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait*", ini yang sebenarnya tadi terkait yang Bapak sampaikan masalah harga logistik. Jadi di sini, halaman berikutnya ini, kita hanya melihat pelayaran itu dari sisi kapalnya saja, Pak.

Next. Hanya melihat dari sisi kapalnya saja, padahal di sini telah disampaikan Undang-Undang Pelayaran, pemberdayaan industri angkutan nasional ini wajib dilakukan oleh pemerintah dengan memberikan fasilitas pembiayaan dan perpajakan. Kemudian memfasilitasi kemitraan kontrak jangka panjang, memberikan jaminan ketersediaan bahan bakar minyak untuk angkutan di perairan. Ini tugas pemerintah semua, Pak, tapi faktanya nanti INSA silakan memberikan masukan.

Jadi yang dimaksud dengan, dengan industri pelayaran ini, ini klaster, Pak. Jadi kalau kita bicara harga logistik, hanya ngomong angkutan pelayarnya saja, disuruh diturunkan sampai berapa puluh persen pun, ya tetap akan mahal, kenapa? yang di..., yang diminta hanya kapalnya saja. Tetapi klasternya itu tidak hanya kapal, galangan kapal juga menjadi klaster, bank pemberi jaminan, bank pemberi jaminan asuransi juga klaster, kemudian apa namanya, pelabuhan, juga klaster, kemudian angkutan di darat juga klaster. Semua menjadi satu klaster, dan kalau memang ada kemudahan pajak dan sebagainya, ya semua itu harus jadi satu, Pak.

Kemudian terkait dengan pendaftaran kapal yang tadi disampaikan masalah *cabotage* juga bahwa sesuai dengan Undang-Undang Cipta Kerja Nomor 6/2023, ini di ayat (2) huruf c, memang *di-state* di situ, Pak.

Jadi Undang-Undang Cipta Kerja : "*kapal milik badan hukum Indonesia, yang merupakan usaha patungan, yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia*".

Nah, ini kemudian kami turunkan PP 31/2021. Ini kami mengambil langsung dari undang-undangnya, Pak, karena ini undang-undang, Undang-Undang Cipta Kerjanya, Undang-Undang Cipta Kerja ini, kita turunkan langsung menjadi ayat (2) huruf c juga: "*kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia*". Ini juga sudah kita tetapkan.

Memang ada beberapa tuntutan, ataupun masukan dari pengusaha, 51-nya itu bisa saja yang tadi Bapak sampaikan, Pimpinan sampaikan. *Nah*, kita lagi mencari pager, gimana ceritanya supaya yang 51 itu adalah benar-benar, harus benar-benar dari, kami tadi barusan rapat, Pak, sebelum ke sini, dan

sepertinya kami sudah mendapatkan satu solusi. Kami mohon dukungan karena ini kita harus tukar data dengan Kementerian Hukum dan HAM, terkait dengan pendirian perusahaan atau AHU.

Untuk data kunjungan kapal, kalau kami sampaikan, Pak, di tahun 2017 sampai 2022, kunjungan kapal asing itu memang lebih besar daripada kunjungan kapal nasional, Pak. Jadi ini memang benar kapal asing banyak tapi kapal asing ini ya cuma dari luar masuk balik lagi, Pak. Tidak, tidak, tidak, dibolehkan dari masuk Jakarta, terus kemudian ke Surabaya ngangkut di Jakarta, dibawa ke Surabaya ...(rekaman suara kurang jelas) *nggak* diizinkan, Pak, dan sistem kita sudah mengikat itu. Jadi tidak akan pernah diberikan izin. Yang menjadi masalah adalah lebih kepada kepemilikan perusahaannya.

Nah, ini adalah peta *origin destination*, ekspor dan impornya berdasarkan sistem yang kita bangun, Pak. Jadi kita sudah punya *database*, ini rata-rata tujuan dari kapal yang masuk ke Indonesia maupun dari Indonesia ke luar negeri.

Untuk peningkatan daya saing pelayaran, memang kita perlu penguatan, Pak. Penguatannya, satu, moneter, bunga ataupun tenor, untuk membeli kapal. Nanti INSA silakan menjelaskan, Pak, menambahkan, rata-rata para pengusaha menyampaikan lebih murah meminjam uang di negara tetangga daripada di kita sendiri, termasuk tenornya sehingga banyak pengusaha kita yang memang membeli kapal biasanya menggunakan pinjaman dari luar negeri.

Kemudian fiskal, fiskal ini walaupun sudah diberikan kemudahan, terima kasih kepada Direktorat Jenderal Pajak, sudah diberikan kemudahan PPN, namun juga perlu dilihat evaluasi kembali karena yang diberikan hanya baru kapal, tapi bukan klaster dari industri pelayaran.

Kemudian operasional. Operasional ini yang tadi kami sampaikan, Pak. Tadi disampaikan oleh kepala badan, kapal diperiksa berkali-kali oleh instansi dari beberapa kementerian lembaga. Ini juga menyebabkan *cost* tinggi, Pak.

Contoh misalnya, kalau kapal *tuh* sehari dicarter 20.000 Dolar, kemudian diperiksa oleh institusi masing-masing dua jam, Pak, 10.000, 10.000 Dolarnya sudah hilang, Pak, hanya gara-gara diperiksa, dan kami di Kementerian Perhubungan, melalui Perhubungan Laut, memiliki kewenangan untuk menerbitkan Surat Perintah Berlayar atau SPB. *Nah*, SPB itu sudah mengidentifikasi kapal itu telah memenuhi semua persyaratan yang diperintahkan oleh Undang-Undang Pelayaran, Pak. Jadi SPB itu sudah cukup, Pak, karena sekarang juga sudah *online*, Pak, bisa diakses oleh siapa saja.

Kemudian *market*, Pak, *market* ini ketidakseimbangan *inbound* dan *outbound* wilayah timur dan barat. *Nah*, ini harus diselesaikan, Pak, tol laut itu bagian kecil untuk menyelesaikan apa namanya ketidakseimbangan ini.

Nah, khusus yang untuk *inbound*, *outbound* ini memang tidak bisa diselesaikan sendiri oleh perusahaan pelayaran karena memang harus, apa namanya, kolaborasi dengan industri maupun, yang industrilah, industri yang ada di daerah, apakah pertanian perkebunan dan lain sebagainya, sehingga kalau kapal ini nanti bisa *balance* barat ke timur, timur ke barat, harganya pasti akan lebih murah.

Tol laut hari ini, Pak, kalau kita lihat, muatan tol laut itu ke arah barat, maaf, maaf, ke arah timur itu *load*-nya, hampir 90% sampai ada yang 100%. Kembalinya itu maksimal hanya 30, Pak. *Nah*, apa yang menjadi masalah di sana adalah barang di sana memang agak susah, apa yang mau dibawa ke kita, ke, ke, ke barat jadi industri-industri tidak tumbuh, dan kami punya pengalaman yang menarik, Pak. Kami memfasilitasi pelabuhan apa, teman-teman di Merauke yang surplus beras, supaya berasnya bisa laku, kami membuka satu rute tol laut, membawa beras dari Merauke ke pelabuhan-pelabuhan yang ada di selatan Fakfak sampai Sorong, sampai ke Depapre, dan kita pertama kali itu bisa membawa 15 kontainer, supaya beras yang ada di Jayapura itu nggak ngambil dari Makassar, Pak, tapi itu memang sebenarnya bukan tugas Kementerian Perhubungan, kami hanya memfasilitasi.

Nah, kemudian dari Depapre, apa yang mau dibawa, *nggak* ada, Pak. Kami ngumpulkan anak muda di sana, untuk mereka akhirnya usaha pecah batu, Pak. Batu itu kita masukkan ke kontainer baru kemudian di Merauke itu kan *nggak* ada batu, Pak, kontainer isi beras berangkatnya pulangnya bawa batu untuk dijual di Merauke.

Nah, ini salah satu cara kita supaya kapal kita itu *nggak* kosong, walaupun sebenarnya tugas kita lebih kepada konektivitas, bukan tugas Perhubungan tapi ya, apa daya, Pak, kalau kita nanti dianggap *nggak* berhasil, ya udah itu kita lakukan. Termasuk kita mengundang para pemuda di Jayapura itu ke sentra beras di Solo, Pak, kita undang, biar tahu gimana *sih* mengelola padi panen sampai beras itu bisa didistribusikan itu sudah kita lakukan.

Lanjut ke pelayaran rakyat, ini yang fokus kedua tadi Pak dari Badan Keahlian. Pelayaran rakyat ini, diatur di Undang-Undang Pelayaran sudah cukup. Kemudian PP-nya juga sudah diatur, Pak, kemudian Perpresnya yang baru juga sudah dikeluarkan. Perpresnya ini yang mengkomandoi adalah Kemenko Marves, Pak, waktu itu, terkait dengan pembedayaan angkutan laut layar apa, angkutan pelayaran rakyat, dan ini juga sudah sebenarnya sudah jalan, Pak, kalau pelayaran ini sebenarnya sudah jalan. Yang belum jalan ini memang perlu pengembangannya adalah bagaimana pelayanan rakyat ini memang bisa menjadi terusan dari pelabuhan-pelabuhan utama maupun pelabuhan pengumpan, apa namanya, regional, untuk kepada pelabuhan-pelabuhan lokal, Pak. Contoh, dari Ambon ke daerah-daerah kecil itu harusnya Pelra, Pak, tapi hari ini maunya itu kapal besar itu masuk di pelabuhan, semua pelabuhan. Ini yang agak repot, Pak, karena pelabuhannya *nggak* mampu dan Pelra ini kan lebih kecil dan apa namanya, drafnya juga lebih kecil.

Kemudian untuk Perla, kita juga telah mencoba di halaman 18, membangun kapal Perla, Pak, ada 135 unit digarap secara bertahap, dan ini kita hibahkan ke pemerintah daerah. Jadi ini juga sudah kita hibahkan. Namun, pada praktiknya juga belum bisa dioptimalkan oleh daerah. Kemudian *problem*-nya salah satunya adalah Perla ini, untuk dapat penerima apa namanya, BBM subsidi, Pak, halaman di halaman berikutnya. Jadi kami pun mencoba memperjuangkan Perla ini, meminta kepada BPH Migas untuk kapal-kapal Perla ini mendapatkan BBM yang harga subsidi.

Nah, caranya adalah kami melakukan konsinyering dengan semua pemilik kapal, pemilik kapal Perla ini mengajukan kepada kami, kemudian kami menyurat ke BPH Migas untuk dirapatkan. Jadi BBM subsidi ini tidak di semua tempat, Pak. Kalau Perla itu maunya di daerah-daerah yang kecil, daerah kecil itu belum tentu ada BBM subsidi, Pak, itu *problem* juga. Kapal perintis pun kadang-kadang tidak tersedia BBM subsidi, sehingga harus beli BBM yang harga industri. Untuk perizinan kapal Perla, kami melihat ini sudah cukup, Pak, *nggak* ada yang mesti di tempat kami.

Tol laut, tadi udah kami sampaikan. Tol laut ini sebenarnya di halaman 23, ini bukan berarti mengangkut semua kebutuhan yang boleh diangkut ke, oleh kapal ini. Kami membatasi ini berdasarkan Perpes 59, dan Permendag, Pak, hanya barang kebutuhan pokok, dan barang penting. *Nah*, barang penting ini salah satunya yang jadi ramai kemarin adalah harga semen, besi, baja konstruksi, baja ringan. Ini yang dimuat di dalam kontainer itu, tidak semuanya boleh dimasukkan karena ini angkutan bersubsidi. Kalau kita lihat, tadi kami sampaikan, Pak, di tahun 2020 terakhir di tahun anggaran 2023 ini total yang, apa namanya, sampai Desember 31, *next*, 31.711 TEUs ini yang berangkat ya, tapi yang balik ya cuma sekitar segini aja, Pak, jadi memang 30% an yang balik.

Tapi saya melihat sendiri, Pak, dengan adanya tol laut ini, di pelabuhan-pelabuhan yang *nggak* disinggahi kapal umum itu, dia mulai mendirikan industri. Contoh: di Jailolo itu dia mendirikan industri pengolahan kelapa menjadi minyak, minyak murni kelapa itu, kemudian dibawa ke Surabaya ya, VCO, VCO. Di halaman berikutnya adalah rute, Pak. Kalau kita lihat ini rutenya ya, inilah, Pak, memang yang kecil-kecil dan ini lebih banyak ke Indonesia timur.

Untuk topik berikutnya adalah *sea and coast guard*. *Sea and coast guard* itu, secara sejarah sebelum merdeka pun, sudah ada, Pak, di 1936, yaitu landasan hukum yakni peraturan pelayaran, Pak. Masih zaman Belanda dulu sudah ada peraturan pelayaran, ini sudah ada Bakamla. Kemudian 42 sampai 50 disatukan. Tahun '64 itu sudah menjadi penjaga laut dan pantai, tahun '64, Pak, *alhamdulillah* saya belum lahir ini, Pak. Kemudian tahun, tahun '66 sampai '68, itu ada perubahan lagi menjadi Biro Keselamatan Pelayaran. kemudian di tahun '70, menjadi dinas penjaga laut dan pantai, di '73 menjadi komando operasi penjaga laut dan pantai. Jadi kita *nggak* pernah ngomong masalah keamanannya, *nggak* Pak, karena kita hanya menjaga laut dan pantai ini dalam kaitannya dengan Undang-Undang Pelayaran kemudian menjadi Dit. Gamat dan saat ini menjadi KPLP, Pak.

Undang-Undang Nomor 17, Pasal 276, ini tugas pokok fungsinya *clear*, Pak, di halaman berikutnya ini, untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut, dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan. Jadi KPLP itu adalah penegakkan hukum untuk Undang-Undang Pelayaran, Pak, dan kami kami ingin sampaikan, Pak, keselamatan dan keamanan di laut itu frasa yang menjadi satu, Pak, tidak boleh dipisah. Artinya apa? karena keamanan ini muncul dari konvensi keselamatan, bukan keamanan yang muncul dari kedaulatan, tidak, Pak.

Contoh, misalnya *Safety of Life at Sea (SOLAS)*, itu konvensi tentang keselamatan jiwa di laut, Pak. *Safety of Life at Sea*, keselamatan jiwa di laut, tetapi di babnya munculah *security* yang kita terjemahkan menjadi keamanan. Jadi ini bagian dari ke apa namanya, keamanan yang merupakan bagian dari keselamatan, bukan yang berkaitan dengan kedaulatan, Pak, tidak.

Kemudian, pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud dilakukan oleh penjaga laut dan pantai. *Nah*, penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud, dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden. Jadi sudah diatur, Pak, di undang-undang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden, secara teknis operasional dilaksanakan oleh menteri. Jadi model bentuknya adalah sama dengan kayak BMKG dan Basarnas, Pak. Jadi sudah ada contohnya model, jadi tetap kepada Presiden dan di sini tidak ngomong masalah kedaulatan keamanan yang berkaitan dengan kedaulatan.

Di Pasal 281, Undang-Undang 17, disebutkan juga, Pak: "*ketentuan lebih lanjut mengenai pembentukan serta organisasi tata kerja penjaga laut dan pantai, sebagai dimaksud Pasal 276 di atas, diatur dengan peraturan pemerintah*".

Di tahun 2015, kami telah mengajukan RPP terkait ini, dan sudah ditangani oleh menteri dan sebagainya sudah dikirim ke Setneg dan waktu itu sampai hari ini tidak ada kelanjutannya, Pak, jadi ini sudah pernah diusulkan.

Peta wilayah kerja patroli KPLP ini kalau kita lihat, ada kita punya 5 pangkalan, Pak, Tanjung Uban, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Bitung dan Tual. Ini zonasinya kemudian untuk dari jenis kapal dan sebagainya, armada kita dibandingkan dengan luas laut ya masih kurang, tetapi kita cukup untuk saat ini mengawal empat ini karena tugas kita bukan untuk kedaulatan, tapi lebih kepada keselamatan dan keamanan pelayaran.

Kemudian dari sisi SDM, Pak. SDM yang ada di KPLP, itu kita ada 7.407, yang non ASN 3.500, jadi 10.940 ini total ASN yang apa, total pegawai yang ada di KPLP. Yang tadi dimaksudkan oleh Pak Ketua, personil kita ini salah satunya karena turunan dari keselamatan, ada yang harus memiliki kompetensi sebagai auditor ISPS *code*.

ISPS *code* itu adalah *International Security Ship Port Security*, jadi pelabuhannya harus memiliki sertifikat ISPS *code*, kapalnya juga sudah harus

memiliki sertifikat ISPS *code*. Apa yang terjadi kalau pelabuhan kita, dan kapal kita tidak memiliki ISPS *code*? itu *nggak* boleh masuk di negara lain. Bahkan, pelabuhan kita kalau *nggak* memiliki ISPS *code*, Amerika itu *nggak* mau ada barang dari Indonesia masuk ke sana. Jadi kitalah yang mengurus ISPS *code* itu yang mengaudit pelabuhan, mengaudit kapal supaya ISPS *code* ini bisa, bisa, barang itu bisa ke sana, kapalnya bisa ke sana.

Kemudian ada juga yang namanya tugas *port state control officer*. Nah, *port state control officer* ini juga dari kami, Pak. PSCO ini tugasnya adalah memastikan, karena kita penjaga laut dan pantai, jangan sampai kapal berbendera asing yang ada di Indonesia, itu melakukan pelanggaran buang minyak dan sebagainya, *nggak* punya, kita sudah jaga, jagain kita supaya aman apa, selamat, kapal lain *nggak* tahunya, *nggak* layak laut, Pak. Ini tugasnya *port state control officer*. Ini sama dengan kapal Indonesia di luar negeri juga dicek oleh PSCO-nya negara lain.

Kemudian ada lagi adalah pejabat pemeriksa barang berbahaya atau IMDG *code*. IMDG *code* ini juga turunan dari SOLAS, Pak. Jadi *International Maritime Dangerous Goods* ini juga harus diperiksa, Pak. Jadi kalau muat barangan barang berbahaya, kalau Bapak pernah mendengar arang, Pak, arang bekas tempurung kelapa yang, yang kemudian jadi hitam kemudian diekspor, Pak, itu muatan berbahaya, Pak, karena dia bisa mudah terbakar dengan sendirinya. Itu penanganan muatannya *nggak* boleh sembarangan, Pak. Di dalam kontainer pun, harus dijauhkan dari jenis muatan yang meledak dan sebagainya. Kalau di kapal pun, harus pakai bungkus yang *nggak* menyebabkan dia terbakar, mudah terbakar. Jadi itu juga ada pemeriksanya, Pak, dan memberikan sertifikasi.

Kemudian ada pejabat pemeriksa kecelakaan kapal, ini kita juga, penyidik pegawai negeri sipil, kita juga, biasanya kita sekolah bersama-sama di Polri, Pak. Kemudian ada intelijen, dan yang terakhir adalah *Salvage*. Ini 188, ini adalah yang memiliki sertifikasi, bagaimana mengangkat bangkai kapal dan sebagainya, sebelum diangkat dan sebagainya, kan *nggak* boleh tiba-tiba diangkat, Pak, dan memberikan sertifikasi untuk pekerjaan bawah air, Pak. Nah, ini adalah SDM yang ada di tempat kami, dan ini pun kami merasa masih kurang untuk menjaga laut yang begitu luas.

Nah, Dirjen Perhubungan Laut, di halaman berikutnya, ini merupakan administrator dari IMO, Pak. Apa-apa yang menjadi Konvensi IMO dan turunannya, itu yang bertanggung jawab adalah Dirjen Perhubungan laut, Pak. Jadi saya yang harus tanda tangan perjanjian, saya yang harus melaporkan termasuk kalau kita di-*blacklist*, Pak. Kalau kita sampai di-*blacklist* IMO, pelaut kita itu *nggak* boleh keluar negeri, Pak, kapal kita *nggak* boleh, Pak, kita jadi dikucilkan, Pak.

Nah, ini adalah tugas kami semua yang ada di Perhubungan Laut termasuk *coast guard* tadi itu, KPLP itu, menjaga supaya negara kita *nggak* di-*banned*, Pak. Pernah ada beberapa waktu yang lalu, pesawat Indonesia di-*banned* ke Eropa. Nah, itu, kayak gitulah, Pak, ceritanya. Nah, kalau kita

h

sampai di-*banned*, ya kita *nggak* pernah mimpi, Pak, kita jadi, udah negara kita kepulauan, habis itu *nggak* bisa ke mana-mana.

Nah ini, ada beberapa pilar dari rezim *international law*-nya, yang pertama SOLAS yang tadi saya sampaikan, *Safety of Life at Sea*. MARPOL/*Maritime Prevention Pollution from Ship*, itu juga diatur, Pak. MARPOL itu ada 6 *annex*, *annex* mengenai minyak, sampai makanan yang dibuang dari kapal itu diatur secara internasional, Pak, termasuk yang keluar dari cerobongnya kapal itu diatur.

Kemudian STCW. STCW Ini krunya. Krunya, *Standard of Training Certification and Watchkeeping* juga harus diatur. Kemudian ILO, ILO juga ada satu yang namanya *maritime labour convention*. Ini penugasnya, apa namanya, kewenangannya juga apa, yang mengatur kita juga, Pak, yang melaporkan jadi semua pelaut yang bekerja di atas kapal itu juga kita. Kalau misalnya pelaut kita *nggak* sesuai, Pak, *nggak* bisa bekerja di kapal asing di luar negeri, Pak.

Selain itu, ada yang namanya Tokyo MoU. Nah, Tokyo MoU itu adalah berkaitan dengan *port state control*, Pak. Ada 21 negara anggota di Asia Pasifik, *alhamdulillah* kita sekarang tidak masuk ke dalam *black*, Pak, *black zone*, waktu itu kita *black*, karena kapal kita banyak yang ditahan di luar negeri, *detained*, kita memperbaiki sistem, kalau hari ini kita sudah masuk *white* lagi, Pak, karena kapal kita sedikit yang ditahan di luar negeri.

Itu adalah usaha kita, bagaimana supaya kapal yang ke luar negeri itu, keselamatan pelayarnya kita periksa sebelum berangkat, Pak, supaya *nggak* di sana, *nggak* di-*detained*, Pak, karena kalau di-*detained* masuk ke *black* atau *red*, setiap kapal kita yang ke sana pasti didatangi, Pak, tapi kalau kita sudah pakai *white*, sudah ada di *whitelist*, kita bisa random, Pak. Nah, ini menyebabkan kita daya saingnya jadi lemah, Pak, kalau sampai masuk ke *black*, Pak.

Kemudian juga terkait dengan UNCLOS, Pak, tentang pengasahan hukum laut. Ini juga apa, jadi, jadi, jadi apa namanya, jadi, jadi pertimbangan bahwa memang ini ada di Perhubungan Laut.

Kemudian terkait dengan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun '22 tentang Kementrian Perhubungan, ini juga disampaikan, Pak, ini masuk Perpres, Pak. Dirjen Perhubungan Laut menjadi penanggung jawab pelaksana kegiatan dan administrasi pemerintah pada organisasi maritim internasional atau lembaga internasional di bidang pelayaran lainnya, ini sudah muncul di Perpres, Pak.

Nah, sesuai peraturan perundangan ini, maka yang ngawasin kapal Indonesia adalah *flag state control*, ada di Ditkapel, Pak, yang ngawasi *flag state control* kapal bendera asing ada Dit. KPLP atau *coast guard*, yang mengawasi mengawal, apa namanya, mengawasi kapal di perairan Indonesia adalah Dit KPLP atau *coast guard* adalah fungsi dari *coastal state*, Pak.

Jadi ini semua ada di *coast guard* dan semua pakai rezim internasional, Pak. Dan kami perlu tambahkan bahwa *coast guard* itu lebih cenderung disebut dengan *white hull diplomacy*, Pak. Kenapa *white hull*? karena kapal-kapal *coast guard* itu rata-rata warnanya putih, Pak, beda dengan kapal perang yang warnanya abu-abu, dan biasanya *coast guard* ini menjaga di perbatasan, Pak, kalau ada konflik dan sebagainya. Kalau kapal perang nembakkan senjatanya langsung dianggap itu perang, Pak, tapi kalau putih ini adalah biasanya *white diplomacy*, karena masih sipil, Pak. Ini pentingnya memiliki *coast guard*, sehingga kalau ada hal-hal yang terkait dengan perbatasan dan sebagainya, yang bukan masalah kedaulatan, kita masih bisa melakukan pembicaraan diskusi.

Nah, berikutnya adalah pembentukan *Indonesia coast guard* di bawah Kementerian Perhubungan. Secara undang-undang disampaikan bahwa, *Indonesia coast guard*, dengan pengajuan kembali RPP yang sudah pernah diajukan, Pak, bertanggung jawab kepada Presiden secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan. Pengajuan argumentasinya yang pertama adalah Undang-Undang Pelayaran sendiri, kemudian karakter, karakteristik sipil sesuai dengan standar internasional, Pak, SOLAS, MARPOL dan segala macam, dan kemudian efektif melalui Kementerian Perhubungan dengan kondisi *existing*, kita sebagai *maritime administrator* dan beberapa kajian-kajian maupun FGD yang pernah kita lakukan.

Rekomendasinya adalah pengajuan kembali RPP *Indonesia coast guard* sesuai mandat Undang-Undang 17/2008, tinggal buat RPP-nya. RPP-nya sudah ada, Pak, tinggal mau *nggak* gitu, *nggak* perlu merubah undang-undang yang lain, Pak, karena ini sudah ada semua, dan nantinya KPLP bukan lagi Eselon II, Pak, dia terpisah, karena lembaga penjagaan nanti adalah bertanggung jawab kepada Presiden, setingkat seperti yang sudah ada Basarnas maupun BMKG.

Kemudian untuk kewenangan dan sebagainya, ini tadi sudah sebagian, Pak, kami sampaikan bahwa kewenangan Kementerian Perhubungan itu ada di apa namanya, DLKp maupun DLKr, daerah lingkungan kerja maupun daerah lingkungan kepentingan pelabuhan, ini dan juga di terminal khusus, Pak. *Nah*, ini juga sudah ada di semua yang ada di KPLP, Pak, jadi ini sudah ada di KPLP.

Saya lanjut di halaman 36, Pak. *Nah*, ini ilustrasi saja, Pak, ilustrasi saja, ini adalah pembagian laut yang ada di Indonesia, Pak. Yang warna apa namanya, warna ungu itu, Pak, yang paling dalam itu adalah perairan kepulauan dan pedalaman, itu bukan perairan internasional, Pak. Jadi di situ adalah teritorial hak kedaulatan kita adalah penuh, Pak, makanya di situ ada diberi warna yang putus-putus ada tiga, itu adalah ALKI, Pak, alur laut kepulauan. Jadi kapal asing yang mau hanya lewat doang itu dikasih jalan sendiri dan itu sesuai dengan UNCLOS, Pak, sudah diberikan ininya.

Nah, kemudian yang abu-abu itu adalah ZTE kita yang sampai 200 mil. *Nah*, ini semua harus dijaga Pak, harus dijaga, dan biasanya *coast guard* ada lebih banyak difungsi apa namanya, ZTE dan laut teritorial, tapi lebih kepada,

yang banyak kepada perbatasan. Termasuk penahanan kapal, ini juga sudah diatur di dalam Undang-Undang Pelayaran. Jadi kapal juga bisa ditahan, Pak oleh syahbandar, *nah*, dan seterusnya ini juga sudah diatur dan ini juga diatur sesuai dengan *International Convention On Arrest Of Ship*, jadi ini juga pakai konvensi internasional.

Saya lanjut saja, Pak, Tersus atau TUKS. Tadi sempat disampaikan oleh Kepala Badan, Tersus atau TUKS ini kemarin adalah yang menjadi keluhan, masukan adalah perannya Tersus, TUKS yang sudah ada BUP. *Nah*, Tersus, TUKS secara aturan undang-undang dan ini sudah ditetapkan, Pak, bahwa konsep negara kepulauan itu pemerintah harus hadir menyiapkan pelabuhan di semua titik pulau, Pak. Jadi kalau pulauanya ada 17.000, harusnya kita punya pelabuhan 17.000, Pak.

Dalam praktiknya hari ini, kita hanya punya pelabuhan 600-an, Pak, yang belum dibangun 12.000, Pak. *Nah*, makanya diberikanlah kesempatan kepada masyarakat untuk membuat Tersus, TUKS sesuai dengan kebutuhannya. Jadi secara undang-undang, sampai turunnya memang ada Tersus, TUKS ini, Pak, tetapi Tersus, TUKS ini namanya khusus, Pak, dan namanya kepentingan sendiri, tidak, tidak, tidak seperti dengan pelabuhan umum. Kalau pelabuhan umum itu dapat apa melakukan operasi apa saja muatan yang ada di situ. Kalau Tersus misalnya dia punya hutan di situ, memanfaatkan hasil kayunya, tidak mungkin di tengah hutan dibawa ke pelabuhan yang dekat dan itu jauhnya luar biasa dan ada sungai di situ. Itu diberikan kesempatan untuk membuat Tersus mengangkut hasil kayu termasuk yang lain-lain adalah hasil tambang dan sebagainya.

Nah, Tersus, TUKS ini juga sudah ada aturan yang baru, Pak, di Permenhub ini juga sudah ada, dan hari ini Tersus, kita jumlahnya yang yang berizin, Pak, 2.160. *Nah*, ini termasuk nanti di dalamnya adalah pelimpahan pemanduan kapal dan sebagainya.

Jadi Pimpinan, para Anggota dan lain-lain yang hadir, teman-teman, ada satu hal lagi yang perlu kita melakukan revisi, Pak, tetapi ini lebih kepada administrasi yaitu adanya hasil stranas PK, stranas PK KPK terkait dengan penggabungan syahbandar dengan otoritas pelabuhan, dan itu sudah kita lakukan dan kita perlu merevisi itu di dalam undang-undang yang masih memisahkan antara syahbandar dan syahbandar apa namanya, otoritas pelabuhan. Jadi ini kita juga perlu revisi dan kami setelah ini akan membuat satu DIM, Pak, setelah hasil ini, nanti rekomendasinya seperti apa kita akan membuat membuat DIM untuk daftar inventaris masalah, pasal per pasal.

Demikian yang dapat kami sampaikan.

Terima kasih.

*Wabillahi taufik wal hidayah,
Wassalamualaikum warahmatullah wabarakatuh.*

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Makasih.

Sebelum saya lanjut ke INSA, saya ingin sedikit mengenai Tersus ini, Pak Dirjen. Kalau berdasarkan Pasal 57, angka 22 Perpu, di situ ada dua syarat untuk Tersus itu bisa dibangun.

Syarat yang pertama adalah apabila Tersus itu ada barang, masih bisa barang yang ada di situ masih bisa dikelola oleh pelabuhan yang lama, maka Tersus dilarang dibangun, kan begitu, Pak, poinnya pasal 57.

Nah, yang kedua adalah mengatakan bahwa pertimbangan teknis dan ekonomis, itu poin b dari Pasal 57.

Pertanyaan saya adalah walaupun sudah ada surat Dirjen, surat keputusan Dirjen juga untuk turun, di bawah ini saya lihat belum ada yang lakukan, sulit juga untuk menahan ini, Pak Dirjen ya, karena semua perusahaan-perusahaan itu ingin Tersus-nya tersendiri-sendiri. Ini persoalan di lapangan ya, padahal kalau kita mengacu pada Pasal 57 Undang-Undang Cipta Kerja, yang sudah di-*adopt* dalam apa, di-*adopt* Undang-Undang Cipta Kerja dari pasal berapa *tuh* ya, pelayaran Undang-Undang Pelayaran itu Pasal 104, kan diambil alih, Pak, di situ.

Nah, ini yang perlu juga kita pikirkan dengan baik, apakah Undang-Undang Cipta Kerja ini bisa kita laksanakan dengan baik, padahal tidak di bawah itu sama sekali *ndak* mampu dilakukan, secara ekonomis untuk pas poin b, secara ekonomis dan teknis tu yang dipakai, Pak, untuk membangun Tersus-Tersus itu. Ini saya melihat rancunya ini keputusan ini ya.

Kemudian yang selanjutnya, Pak Dirjen, dalam pembahasan-pembahasan rapat di Rancangan Undang-Undang Bakamla yang kemarin dilakukan oleh Baleg, Pak Dirjen sudah kemukakan semua ini, alasan-alasan mengapa, apa namanya, Bakamla atau *coast guard* ini berada di dibawa ke perhubungan gitu, sudah dijelaskan *ndak*? kita kan tergantung pada peraturan internasional, *ndak* boleh seenaknya diambil kan gitu, Pak ya. Ini Pak Ino juga ini harus, harus benar-benar kita bertahan di situ, Pak, ini tidak seenaknya ya. Saya kira itu aja saya dalami sedikit, Pak Dirjen, nanti lebih jauh lagi kita bahas. Silakan dulu, ada komentar Pak Ino dulu *ndak*?

Silakan, Pak INSA, kalau bisa disingkat-singkat, karena *gini* Pak, Pak INSA ini kami akan mengagendakan, saya sudah bicara ke Pimpinan, kita akan mengagendakan tersendiri nanti secara detail ya karena terkait tadi masalah perizinan ya, karena ada kecenderungan juga pemilik kapal ini, apa namanya pemegang saham bodong di Indonesia agar supaya bisa masuk kapal-kapal besar itu dengan memberikan saham kosong misalnya di orang-orang Indonesia.

Ini juga kamu kamuflase politik juga kamu...kamuflase hukum gitu loh, ini juga nanti kami mau dalam itu nanti secara teknis karena saya harus keluar dari sini jam empat, Pak, karena ada masih ada urusan. Saya berharap Bapak bisa menyingkat, nanti kita bahas secara detail ya.

Makasih.

Silakan ya.

WAKIL WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Baik

F-PD (WILLEM WANDIK, S.SOS.):

Kaitan dengan tadi, contoh kasusnya yang kami lihat di sini itu seperti kapal *hovercraft* ya, *hovercraft* itu ada di sini tapi yang punya bukan kita, gitu, yang punya itu orang asing, itu dan itu ada di Kalimantan, ada di Sulawesi, bukan masuk di Kalimantan, masih Sulawesi, masih di Papua juga.

Nah, karena itu dalam kaitannya dengan proteksi hak warga negara, ini juga perlu diproteksi terkait dengan proses perizinan dan lain-lain, jangan sampai apa, ada saham bodong seperti yang disampaikan tadi itu. Walaupun ini memang sangat mempermudah dalam rangka mengkoneksi kawasan-kawasan yang terisolasi karena bisa masuk di sungai-sungai, bisa masuk di darat, bisa masuk di laut, tapi harus jelas di sini, harus ada batasan-batasannya itu.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik, Pak William,

Mungkin, kalau jenis kapal itu sifatnya sangat teknis, nanti mungkin kita bahas di, kita detail dengan RDP dengan Dirjen Laut saja nanti, karena ini mungkin kita supaya mempersingkat waktu, kasih kesempatan INSA untuk menyampaikan berbagai persoalan karena ini namanya revisi, Pak. Kalau revisi berarti yang sudah ada ini sudah tidak cocok dengan kondisi kekinian, oke. Yang kedua, kalau namanya revisi berarti setelah dilaksanakan, baru kita ketahuan lemahnya di mana, kuatnya di mana, kurangnya di mana, lebihnya di mana.

Nah, saatnyalah waktu ini kita untuk minta. Inikan Bapak, inikan, kelompok kepentingan ini, INSA ini, pelaksana ya, jadi orang-orang yang terlibat di bisnis ini dan seterusnya, jadi kami persilakan. Apa masalahnya? terus mana yang perlu kita perkuat? mana yang perlu kita *protect*? mana yang perlu kita perbaiki dan seterusnya. Tolong kasih masukan.

Tadi, Pak Hamka sudah menyampaikan tentu INSA akan kami undang secara khusus, Pak, dari lembaga DPR, cuma kami minta waktu, mungkin setelah Pemilu, Pak ya, sekarang cukup bahan dulu bagi kami untuk melakukan telaah. Mudah-mudahan Bapak sudah membawa bahan yang cukup baik ya, dari INSA ya, berbagai macam persoalan di Undang-Undang Pelayaran yang lama yang mau kita revisi ya, sehingga nanti itu jadi bahan bagi Pak Dr. Inosensius dan kawan-kawan supaya nanti, di naskah akademik kami, itu memang nanti bagian dari keinginan dari Bapak-Bapak sekalian.

Jujur aja, Pak, kami melakukan revisi ini adalah setelah kami menemukan ada banyak persoalan-persoalan di, terkait dengan pelayaran yang perlu kita perbaiki ya, maka kita putuskan, kami dari Komisi V fokus hanya untuk merevisi Undang-Undang Pelayaran pada periode ini, dan dua yang lainnya tadi kami tunda dulu.

Saya persilakan Pak dari INSA.

WAKIL WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Terima kasih, Bapak Pimpinan.

Asalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Salam sejahtera,
Selamat sore.

Yang terhormat Bapak Pimpinan Komisi V beserta Anggota,
Yang terhormat Pak Ino, Kepala Badan Keahlian DPR, kemudian
Yang terhormat Pak Anton, Capt. Anton, dari Dirjen Hubla,

Pada kesempatan ini, saya perkenalkan saya Darmansyah, dari INSA ingin menyampaikan beberapa poin saja, Pak, karena dari kesempatan yang diberikan kepada kami pada saat FGD Kemarin oleh Badan Keahlian DPR, kami sudah menyampaikan beberapa poin ya, bisa dibilang detail dan kami sudah menyusulkan juga beberapa item yang sudah di disampaikan tadi di dalam paparan oleh Pak Ino.

Baik, Pak. Dalam kesempatan ini singkat saja, Pak. *Next*, kita apa, lanjutkan aja *slide-slide* yang penting saja, Pak. Mohon izin, Pak ya, kami hanya menyampaikan yang poin yang penting.

Next. Nah, ini sedikit, Pak, gambaran mengenai perjalanan daripada pelayaran kita sendiri, Pak ya, bahwa kita memang dulu menjadi suatu negara yang punya armada cukup besar sampai berlayar ke Eropa ke Amerika. Jadi bendera Indonesia, kapal bendera sudah bisa bersandar di sana, Pak, tapi seiring waktu dengan adanya kebijakan *scrapping policy* pada tahun '84 itu, semua kapal-kapal yang berusia cukup sudah udah bisa dibilang 25-an itu itu di di-*scrap*, Pak ya, sehingga untuk peremajaannya sendiri, tidak didukung dengan apa namanya, pembiayaan sehingga itu berhenti, Pak, dan disitulah

la

kesempatan dari pelayaran-pelayaran asing masuk ke pasar Indonesia, itu yang, yang, yang menjadi *gap*, Pak. Baru tahun 2005 dengan adanya Inpres Nomor 5 dan diperkuat lagi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Ini dua, dua *anchor* atau payung hukum yang menjadi sumber pemberdayaan pelayaran niaga nasional kita, Pak.

Next. Nah, ini yang kalau kita bicara tadi disampaikan Pak Anton juga mengenai Undang-Undang Pelayaran ya, dimana di situ disampaikan bahwa perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan awak berkewarganegaraan Indonesia. Ini poin penting dari asas *cabotage* itu, Pak, yang mana kita ketahui sebenarnya kalau di Amerika itu *cabotage*-nya *full*, bukan hanya berbendera Indonesia dan berawak WNI, bukan, tapi kapal itu dibangun di Amerika. Ini mulai pembangunan, sampai dengan bendera, dan pengoperasiannya itu, wajib menggunakan kedaulatan dalam hal ini, negara Amerika itu sendiri. Ini yang, yang sebenarnya kita mempunyainya..., sebagai negara kepulauan harus juga mempunyai suatu visi seperti itu.

Next. Nah, kalau tadi disampaikan juga Pak Anton, bahwa kalau kita bicara mengenai Undang-Undang pelayaran itu satu klaster. Tidak hanya di angkutan laut, tapi menyangkut mengenai kepelabuhanan, menyangkut mengenai keselamatan. Kemudian, untuk angkutan sendiri, laut itu kan ada, ada sungai, ada pelayaran rakyat, di sinilah masuk untuk angkutan laut dalam negeri yang sifatnya niaga ini banyak diperlakukan asas *cabotage*.

Next. Nah, kalau kita lihat esensinya, Pak, sebenarnya esensinya asas *cabotage* itu sebenarnya masalah kedaulatan, *sovereignty*. Ini penting, Pak, dan ini bisa kita sampaikan *proven*, Pak. Pada saat kita mengalami ketahanan listrik beberapa tahun lalu, Pak, bahwa PLN mengalami kesulitan untuk stok batubara yang hari operasinya hanya terbatas sampai 10 hari. Di situ, salah satu permasalahannya adalah transportasinya. Kenapa? karena dengan pola transportasi laut ini, Pak, kita tidak bisa mengesampingkan masalah cuaca, sehingga kapal akan mengalami hambatan pada saat cuaca yang tidak memungkinkan, itu tidak bisa dilawan, Pak, harus *shelter*. *Nah*, ini yang menghambat ini, Pak, dan pada saat itu, Pak, kami INSA diminta oleh pemerintah bersama dengan juga dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, bersama-sama, Pak, bagaimana me-utilisasi kapal berbendera Indonesia, Pak, tidak boleh ekspor. Jadi kapal-kapal yang ada yang beroperasi di Indonesia baik yang sebelumnya mengantar atau mengangkut misalnya pupuk ya, Pak ya, kemudian ada yang mengangkut nikel, itu kita mobilisasi, Pak, khusus untuk melakukan angkutan batubara dulu, Pak, fokus di situ sampai kebutuhan dari PLN terpenuhi. Kalau banyak yang beroperasi di sini adalah kapal asing, tidak mungkin kita lakukan itu, Pak, karena kapal terkait dengan *flag*. Pada saat itu juga ada kapal asing, tapi akhirnya *bargaining position*-nya adalah *you* mau bayar berapa? kami akan angkut. Ini kejadian, Pak, dan kami rasa untuk masalah *sovereignty*, tidak ada, ini menjadi harga mati, Pak, bagi asas *cabotage* di sektor pelayaran, khususnya kemudian pemberdayaan pelayaran sendiri, Pak.

Tadi, saya sampaikan bahwa di periode 2000, *sorry*, di tahun 1984 sejak *scraple* sampai dengan 2005, itu bisa dibbilang tidak ada pembangunan atau tidak ada penambahan kapal berbendera Indonesia, *even* perusahaan pelayaran kita menggunakan kapal asing karena untuk pembiayaan kami dapat dari luar negeri dan luar negeri mensyaratkan harus bendera asing, mereka belum mau menerima jaminan untuk kapal berbendera Indonesia. Ini dilema bagi kami, Pak, itu yang harus kami lakukan dan pada saat *cabotage*, kami berusaha untuk memenuhi itu, Pak, berganti bendera, ini *effort* yang harus kami lakukan pada saat itu, Pak. Karena apa? kami harus bernegosiasi dengan perbankan asing untuk bisa mere-*flag* kapal-kapal kami yang beroperasi di sini, untuk mere-*flag* ke berbendera Indonesia, dan itu juga berkat kerja sama dengan Hubla, Pak, dengan membuat *roadmap*, jadi tidak pada saat tahun yang sama, harus berganti bendera semuanya, ada *roadmap*, dari tahun 2005 sampai 2008, dan berlanjut sampai 2010, Pak, sekitar itu. Jadi ada suatu progres yang disepakati bersama, dan *alhamdulillah* saat ini kebutuhan angkutan laut dalam negeri 100% sudah kami penuhi oleh bendera merah putih.

Nah, memang, Pak, di dalam proses pemberdayaan pelayaran ini, tadi disampaikan juga banyak hal-hal yang kita hadapi, Pak. Kalau dibbilang...

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Izin dulu, saya interupsi sedikit dulu ya.

Tadi itu proses penggantian bendera Indonesia dari bendera luar, apa menjadi persyaratan? sehingga Bapak bisa mengganti bendera Indonesia di situ, padahal ini adalah kapal asing. Apa negosiasinya?

WAKIL WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Oke, yang kami negosiasikan adalah, Pak, pertama, mengenai *payment*-nya, Pak, karena komposisi *payment*-nya kan sebagian besar *self financing*-nya, Pak. Itu, itu, yang kita mau *nggak* mau harus berubah dengan sejalan waktu, Pak.

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Nggak bisa begitu Pak, berarti tidak ada korporasi Indonesia di sini, *how come?*

WAKIL WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Permasalahannya itu, Pak....

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Nggak bisa loh.

WAKIL WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Nah itu, berjalan seiring waktu, Pak, akhirnya kita bisa.

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Ya kita harus potong di situ, Pak, jangan, jangan maunya..., prinsipnya di sini sekarang, kenapa Indonesia tidak bisa bikin kapal? apa masalahnya?

WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Ya

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Kalau hanya mengkamufase seperti begitu, sampai kapan? nggak bisa, Pak. Kita terus-terusan begitu, hanya ganti bendera, negosiasinya hanya pembiayaan, kapan Indonesia bisa maju?

WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Ya

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Kita tergantung terus hanya apa, profit *margin* saja yang sementara gitu loh, tidak untuk jangka panjang.

WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Ya

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Lalu tiba-tiba kapal ditarik semua.

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Iya, mati kita, kalau kapal ditarik semua.

WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Nah ini, Pak, pada saat itu, kondisi ini yang paling ambil kita ambil, Pak, untuk bisa berjalan memenuhi kebutuhan transportasi di dalam negeri. Tapi, pada saat kita mulai *cabotage* diterapkan, itu secara bertahap tadi, Pak, makanya tidak pada saat tahun yang sama, kita bertahap, Pak.

Untuk kapal-kapal yang sifatnya seperti kontainer, untuk angkutan *general cargo*, itu bisa lebih awal kita lakukan untuk menjadi bendera Indonesia dan dimiliki oleh perusahaan pelayaran nasional, secara bertahap itu.

Nah, kemudian, Pak....

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Nanti nanti didiskusikan, panjang itu, Pak, saya belum masuk di dalam kerangka pikir saya itu ya, tolong nanti diperjelas nanti.

WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Siap, Pak, ya.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik.

Beliau ada urusan lain ya, biasa Anggota Fraksi, Pak, kalau tinggal sedikit di DPR sini ya, tugaskan yang ada saja. Jadi kami berbagi.

Silakan dilanjutkan, Pak.

WAKIL KETUA UMUM INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (DARMANSYAH):

Baik, Pak, mohon izin, Pak.

Jadi terkait dengan pemberdayaan industri pelayaran itu, memang sejak asas *cabotage* ya tahun 2005 itu, armada kita sekitar 6.500, Pak, saat ini sudah mencapai sekitar 37.000. Ada peningkatan yang signifikan, itu dari sisi *quantity* yang mana kita dengan 37.000 itu, sudah bisa memenuhi kebutuhan angkutan dalam negeri. Akan tetapi, yang menjadi pertanyaan adalah masalah *quality*-nya, Pak, yang sekarang ini.

Nah, *quality* ini terkait dengan aspek-aspek *financial*, aspek-aspek fiskal, dan aspek *operation*, yang mana ini menjadi tantangan kami untuk peremajaan ya, kemudian untuk penambahan armada itu sendiri. Mungkin nanti akan kami lebih detail lagi, Pak.

Next, next, Nah, kaitannya dengan dengan konektivitas, tentunya sudah, sudah pasti bahwa angkutan laut merupakan dengan negara kepulauan ini, angkutan laut menjadi moda transportasi yang paling ideal untuk negara kepulauan kita ini.

Next. Nah, ini kita ma menyampaikan, Pak, terkait dengan masalah logistik, bahwa biaya logistik kita memang tinggi ya dan yang menjadi kambing hitam adalah angkutan laut, Pak, makanya kalau kita bicara logistik dari *door to door*, dari *door to door* itu, itu kontribusi angkutan laut sekitar 19% sampai 20%, Pak, selebihnya ada di pelabuhan, ada di *land transportation*, ada di pergudangan. Ini yang sampai saat ini, kalau kita bicara indeks logistik, kita tidak tahu parameternya seperti apa, Pak, berapa kontribusi masing-masing sektor usaha itu.

Nah, kalau ada format formula yang disepakati bersama, parameter yang bersama dipakai, tentunya dalam melakukan evaluasi dan peningkatan *performance* dari masing-masing sektor itu akan lebih terukur. Kita hanya bicara logistik kita sekian persen tahun ini, sekian persen ke depannya, tapi parameternya kita belum. Harusnya sudah ada hal-hal seperti ini, Pak, karena kontribusi pelayaran atau angkutan laut sekitar 19 sampai 20%, sisanya masih terkait dengan sektor-sektor lain, Pak.

Dan untuk logistik kita kalau kita bicara dari *door to door* tadi, Pak, yang mana pernah dialami, dilakukan oleh program tol laut, Pak, itu memang sangat membantu sekali, Pak, untuk proses *cost*-nya tadi, Pak, karena kalau diangkut oleh pelayaran niaga nasional, kami akan memberikan kontribusi *cost* yang

lebih tinggi karena kargo kembalinya bisa dibilang relatif kecil sekali, sehingga untuk penghitungan *cost*-nya akan menjadi *double*, gitu, Pak.

Next, next, ini *next*, ya *next*, *Nah* ini, Pak, kami tampilkan bahwa dari sisi *quantity*, kita sudah mempunyai armada yang cukup besar tapi dari komposisi armada itu, 65% dalam bentuk tongkang, Pak, *tug and barge*. Jadi yang kapal-kapal besar seperti tanker itu pertumbuhannya bisa dibilang masih relatif kecil, dibandingkan yang *tug and barge* ini.

Nah, ini terlihat, Pak, sekian lama pertumbuhan pelayaran niaga nasional itu masih dibilang kecil dibandingkan dengan perusahaan-perusahaan asing. Kalau kita lihat dari sisi jenis atau ukuran dari kapal itu, juga terlihat bahwa kapal-kapal armada kita rata-rata *gross tonnage*-nya di bawah 10.000 itu.

Nah, ini terkait, Pak, dengan masalah ketentuan di dalam Undang-Undang Pelayaran, ya mungkin salah satu yang kami minta untuk penguatannya, Pak, bahwa untuk PMA, yang tadinya untuk PMA harus memiliki 5.000 GT satu kapal, mungkin ditingkatkan, karena 5000 GT itu sudah bisa segmen dalam negeri, baik itu dari sisi kemampuan, dari sisi *financial*-nya, kemudian dari kemampuan galangannya, Pak, industri galangannya. Tadi yang Pak Antoni bilang kita bicara klasternya, Pak, tidak bisa sepotong-sepotong. Jadi ada suatu peningkatan, Pak, di sini, Pak, mengenai kapasitas atau ketentuan dari GT persyaratan untuk PMA itu, Pak.

Next, nah, ini penguatan-penguatan yang mungkin menjadi catatan kami, Pak, dari pelaku usaha, Pak, terkait dengan Pasal 8 tadi bahwa antar pulau atau antar pelabuhan. Kami melihat di sini ada celah, Pak, bahwa kalau kita bicara antar pelabuhan, tadi Pak Antoni bilang, kita hanya memiliki 600 pelabuhan, Pak, tapi bagaimana dengan TUKS, itu bukan di-*treat* sebagai pelabuhan. Bagaimana dengan *private* GT yang dimiliki oleh perusahaan-perusahaan misalnya penambang kayu atau apa, hutan, atau penambang, dia memiliki GT. *Nah*, ini mungkin diperkuat, Pak, jadi tidak terbatas kepada pelabuhan, tapi dari koordinat, Pak, karena pelabuhan itu hanya konsesi kan, Pak, luasan konsesi di situ dari koordinat, koordinat tertentu ke koordinat lain di wilayah perairan Indonesia.

Kemudian, Pak, di Pasal 29, ini juga terkait dengan masalah. Tadi ya, Pak ya, mengenai ukuran kapal 5.000 GT, itu sebaiknya sudah ditingkatkan karena kemampuan dari dalam negeri, baik galangan maupun dari pembiayaannya. Kemudian ada mengenai kepemilikan saham, Pak, tadi disampaikan di depan bahwa ada *nominee-nominee*, Pak, yang terjadi saat ini karena ketentuannya PMA, perusahaan asing untuk masuk ke Indonesia mempunyai kesempatan 49%, 51-nya perusahaan dalam negeri. *Nah*, perusahaan dalam negeri ini, Pak, harus dipertegas, harus perusahaan pelayaran, Pak. Jangan perusahaan badan hukum perdagangan.

Kalau perusahaan yang menjadi partner dari PMA ini, perusahaan asing ini, perusahaan dengan badan hukum non pelayaran, itu akan mudah dimasuki

oleh *nominee-nominee* misalnya, *driver*-nya, suruh jadi pemegang saham di PT, yang PT-nya mungkin perdagangan atau jasa itu, Pak. *Nah*, ini kontrolnya akan sulit, Pak. Akan tetapi, kalau ditegaskan bahwa partner dari PMA itu harus perusahaan pelayaran dalam negeri, dari Kementerian Perhubungan akan lebih mengontrol lebih mudah untuk mengontrolnya, Pak. Belum lagi nanti harus ada kerja sama dengan Kumham karena mengenai akte kependirian, itu tidak ada di Kementerian Perhubungan, akan tetapi ada di Kementerian Hukum dan HAM.

Jadi ini yang menjadi *loophole*, Pak, menurut kami bagi pelaku-pelaku usaha asing, karena kita lihat sekarang trennya, Pak, banyak perusahaan-perusahaan asing yang mempunyai investasi di *mining* misalnya, ya di *mining*. *Nah*, tapi dia membentuk pelayaran-pelayaran, Pak, di bawahnya, yang bisa dibilang nanti akhirnya memonopoli kegiatan di situ, Pak, disinyalir seperti itu. *Nah*, ini yang yang harus kita antisipasi, Pak.

Kebetulan kami tadi juga diskusi dengan Pak Antoni terkait dengan masalah PMA ini, dan *alhamdulillah* ada kesepakatan bagaimana kita menyasiasi agar perusahaan-perusahaan *partner* dari perusahaan asing itu mempunyai badan hukum pelayaran, karena kalau punya badan hukum pelayaran, otomatis pelayaran niaga juga ikut tumbuh, Pak. Tapi kalau badan hukum biasa, *nggak* akan tumbuh, Pak, pelayarannya. Ini, *ni* suatu apa namanya, suatu kesimpulan yang tadi kami buat kesepakatan dengan Pak Antoni.

Next, Pak, ini untuk logistik, saya rasa ini ada hal yang sudah sering dibahas, Pak ya.

Next mungkin, *nah*, ini salah satu faktor untuk pemberdayaan pelayaran ya Pak, tadi, tadi disampaikan Pak Inos juga bahwa banyak sekali pajak-pajak yang harus kita beban, harus tanggung, Pak, baik itu mulai dari pengadaan kapal, *Capex*-nya kita ya, sampai dengan operasionalnya pajak itu bisa pajak PPN, PPh maupun PNPB.

Ini kita lihat perbandingannya, Pak. Kalau di Indonesia kita mengambil *loan* dengan *double* digit, Pak, *interest*-nya, jangka waktunya juga tidak bisa panjang. Mereka melihat *based on* kontrak. Kalau kontrak 3 tahun, mereka hanya membiayai tiga tahun. Bagaimana kapal dengan padat modal, padat karya, dengan *self financing* 30%, *bank finance*-nya 70%, tidak akan bisa *break even* di dalam waktu tiga tahun.

Nah, tapi perbankan sendiri pada saat kita diskusikan, karena aturan kami begini, Pak, karena Bank Indonesia, OJK mempunyai ketentuan. *Nah* ini, ini memang. Belum lagi kalau kita bicara *interest rate*, bagaimana kita memberikan *interest rate* kepada pelayaran dengan suku bunga yang kompetitif, sedangkan sumber dana kami dari tabungan, sumber dana kami dari deposito. Ini memang dilema, Pak, selama ini seperti itu ya. Belum lagi adanya *collateral* yang harus ditambahkan, selain kapal itu sendiri, harus ada jaminan *fixed asset* tambahan. Ini kalau kita diskusikan, ini menjadi persyaratan

karena dari Bank Indonesia, OJK mempersyaratkan seperti itu. Jadi perbankan sendiri juga tidak fleksibel, Pak, di dalam memberikan pembiayaan kepada pelayaran gitu.

Kemudian dari sisi apa namanya dari pembiayaan ini, Pak, yang kami harapkan kalau kita hanya berdasarkan pembiayaan dari bank konvensional, pertumbuhan kita akan lama, Pak, akan lama tumbuhnya, maka itu kami juga berharap ada suatu skema untuk pelayaran itu skema, dengan skema infrastruktur, Pak. Dengan pembiayaan skema infrastruktur, kemungkinan kita akan mendapatkan suatu tenor yang agak panjang yang lebih panjang, dan suku bunga yang relatif lebih kompetitif. Ini yang yang kami harapkan dari pemerintah, sebagaimana yang ada diatur di dalam Pasal 257, bahwa pemerintah bertanggung jawab terhadap pengadaan pembiayaan, terhadap bahan bakar minyak, terhadap muatan, yang ini belum kami rasakan secara signifikan, Pak, peranan itu.

Next dan skema-skema pembiayaan ini, Pak, yang kami harapkan ya Pak ya, ada suatu pembiayaan dengan jangka panjang mungkin pembiayaan infrastruktur yang kami harapkan itu, Pak. Kami juga sudah pernah diskusi dengan Kementerian Keuangan untuk skema ini, tapi memang sangat panjang. Makanya banyak sekali persyaratan dan problematika yang harus di, di, diberikan untuk pembiayaan dari sektor pelayaran karena pelabuhan sendiri di-*treat* sebagai infrastruktur. Pelabuhan kalau *nggak* ada kapal juga *nggak* akan beroperasi dengan maksimal akan kosong, Pak. Kenapa ini tidak bisa dijadikan bagian daripada infrastruktur.

Next, mengenai *sea and coast guard* tadi sudah disampaikan panjang lebar oleh Pak Antoni. Yang kami salah satu menjadi *cost operational* yang signifikan juga, Pak, bagi kami, Pak, di sektor pelayaran bahwa dalam realisasinya diimplementasi di lapangan, Pak, kami sudah mendapatkan SIB berlayar dari syahbandar. Tentunya semua dokumen sudah di, dianggap laik laut, Pak, akan tetapi perjalanan sekian ada dari instansi lain menghentikan, kemudian kalau ada hal-hal yang kurang berkenan kapal dibawa, ditahan.

Nah, ini kondisi ini, Pak, yang sangat mengganggu, karena apa? dengan proses penahanan kapal itu, Pak, kargo kami akan mengalami kerusakan, Pak, belum lagi terlambatnya. *Opex* Kami juga akan bertambah, *stay* di situ, dan yang yang menyedihkan lagi, Pak, kami ditegur, kami tidak bisa beroperasi, kami tidak bisa memberikan pembayaran, apa namanya, pinjaman angsuran pinjaman, sesuai dengan tanggal tanggal waktu yang ditetapkan. Ini dinamika di lapangan, Pak, yang kami alami Pak. Jadi berharap adanya *sea and coast guard* ini bisa terbentuk. Tadi kalau kita lihat di Undang-Undang Pelayaran, memang sudah ada, Pak, tiga tahun setelah Undang-Undang Pelayaran itu harus dibentuk PP, akan tapi sampai sekarang masih banyak instansi terkait yang *overlapping* ya, karena memang punya payung hukum, Pak, mereka untuk melakukan pemeriksaan ke kapal. *Nah*, ini yang *overlapping* ini, Pak, yang mungkin harus diselesaikan.

Mudah-mudahan dengan adanya PP ya terkait dengan masalah *sea and coast guard* ini bisa terbentuk bisa terselesaikan. Jadi tidak ada suatu undang-undang baru. Kalau *toh*, kalau *toh*, Pak, harus ada undang-undang baru terkait dengan masalah *coast guard* ini, Pak, kami berharap undang-undang yang sifatnya *Omnibus*, Pak, sehingga mencabut dari beberapa ketentuan yang ada di di masing-masing undang-undang. Misalnya, dari kepolisian punya undang-undang, angkatan laut punya undang-undang, Bea Cukai punya undang-undang terkait dengan masalah pengaturan keamanan di laut ini. *Nah*, itu kalau dicabut kami berpikiran sama dengan UU CK yang pernah dilakukan selama ini, Pak. Tapi UU CK hanya perizinan, ini khusus untuk masalah *sea and coast guard*, kalau harus ada undang-undang baru. Tapi sekiranya ada peraturan pemerintah tadi, akan lebih cepat prosesnya, Pak.

Mungkin dari kami itu, Pak, yang terkait dengan masalah logistik, kemudian dari sisi pembiayaan, asas *cabotage* sendiri, kemudian dari *sea and coast guard*. Demikian Pak dari kami.

Terima kasih sekiranya nanti ada diskusi, kita siap untuk itu, Pak.
Terima kasih,

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik, terima kasih Pak Darmansyah Tanamas ya.
Baik, terima kasih Pak Darmansyah sebagai perwakilan dari INSA.

Pak Dirjen, *nah*, ini kan kalau sudah bicara undang-undang ini sudah selesai kan, kita ngomongnya sama Dirjen. Terus kalau ada banyak masalah di undang-undang ini pun ngomongnya kita sama Dirjen, kalau Komisi V inikan mitra kerjanya Perhubungan.

Saya tambah lama INSA ini ngomong, Pak, tambah pusing kepala saya, tambah pusing kepala saya. Namun, dalam pusing itu, tambah banyak tahu saya, Pak, betapa ruwetnya urusan di laut ini. Masalah kita dari dulu Pak Dirjen adalah bicara soal ego sektoral, Pak. Bangsa ini tidak pernah bisa cepat maju karena ego sektoral, Pak. Kalau ada urusan yang bisa dipersulit, kenapa harus dipermudah gitu *loh*.

Nah, dunia usaha ini kalau saya sudah menghitung tadi, Pak, kalau misalnya *sea and coast guard* kita kan belum, karena PP-nya belum ya. RPP, RPP-nya sudah kan, tapi PP-nya kan belum. *Nah*, ini kan bilang PP-nya belum saya cerita. Tadi sudah saya ngitung ya mungkin ya, sudah saya sebut aja lah misalnya Bakamla sekarang, kemudian ada Airud, ada angkatan laut, apalagi? Bea Cukai, Imigrasi ya, ya KKP misalnya, ada enam. Kalau masing-masing enam ini ngambil waktu 2 jam saja, satu, sudah dua belas jam, sudah keburu basi nasi bungkus kita, Pak.

la

Nah, ini ujung cerita ini kan membengkakkan biaya *nih*, Pak, mahal biaya kita. Udahlah, kita ambil sampel aja salah satu isu yang kita mau diangkat di sini kan soal angkutan logistik. Kalau produsen *nggak* mau tahu, Pak, berapa biaya yang dia keluarkan, itu nanti menjadi harga barang. Yang membayar mahal harga barang itu adalah konsumen, konsumen itu adalah rakyat. Ini yang kita mau perbaiki, saya tahu ini Pak Antoni, pekerjaan ini tidak mudah. Ada banyak tembok harus kita loncat, atau kita lalui Pak. Pertanyaannya kita tabrak temboknya, atau kita loncat, Pak, biar lebih mudah itu saja barangkali nanti kita lihat ya, tapi kami membahas ini, Pak, Pak apa namanya? Pak Darmansyah, karena bersama di sini sedang dibahas undang-undang tentang Bakamla, Pak.

Saya ingin memastikan sebagai mitra kerja Menteri Perhubungan, kami ingin memastikan seluruh kewenangan Dirjen Perhubungan Laut, atau seluruh kewenangan dari Kementerian Perhubungan, terutama yang mengadopsi aturan-aturan internasional terkait dengan pelayaran, kita pastikan itu tetap dulu di Perhubungan Laut, itu dulu Pak, karena Pak Ino, kami tidak ikut membahas dan tidak dilibatkan dalam pembahasan Undang-Undang Bakamla, saya titip pesan, Pak, titip pesan, kalau bisa kita cepat selesaikan naskah akademik ini, untuk kami cepat bawa sinkronisasi ke Baleg sebelum Undang-Undang tentang Bakamla ini disahkan.

Ini, ini ada soal nanti kita, Pak, akan tambah rumit soal kewenangan kelembagaan manakala nanti misalnya, ada kewenangan-kewenangan di Dirjen Perhubungan Laut atau Kementerian Perhubungan yang nanti tersedot masuk ke Bakamla, yang mana aturan itu secara internasional harusnya ada di Dirjen Perhubungan Laut. Bakamla, kita tahu isinyakan, yang jelas ini bukan sipil, ini militer.

Nah, jadi menurut saya ini sesuatu yang sangat prinsip, maka kami mengalah untuk merevisi undang-undang lain, kita mengutamakan revisi Undang-Undang tentang Pelayaran, ini untuk teman-teman ketahui dulu. Yang kedua, soal penjelasan dari INSA tadi memang ada banyak persoalan, Pak, soal industri perkapalan kita, kemudian syarat kapal asing atau PMA, penanaman modal asing yang tadi 5000 GT, mungkin kita naikkan ke atas karena 5.000 bahkan 10.000 itu sekarang sudah pemain dalam negeri sudah bisa. Itu salah satu mungkin pagar, Pak Antoni, untuk kita mem-*protect* kemampuan dalam negeri. Kalau soal nanti..., kami akan undang kalau kayak gini ya. Pak, Pak Ino ya, kita akan bicara juga nanti dengan teman-teman kalau bisa OJK bisa kita undang ke sini, supaya nanti komprehensif, Pak, kita membahas undang-undang ini.

Dari cerita Bapak, saya bisa simpulkan, Pak Antoni, tadi kami ngomong di, di sini, pantas tol laut kita gagal. Jadi bukan hanya tidak ada keseimbangan antara barat dan timur dari sektor industri, Pak, atau barangnya diangkut tetapi juga dukungan aturan di bidang apa namanya, pelayaran ini, juga tidak mendukung, Pak, untuk terjadinya lancarnya tol laut. Tol laut akan lancar kalau industri pelayaran ini tumbuh dan kuat, Pak, tetapi kalau industri pelayaran ini lemah, dari berbagai sektor memang sudah lemah bahkan mungkin secara tidak sadar kita lemahkan, darimana cerita tol laut? Makanya di rapat ini, Pak,

saya bahas tol laut hanya dulu, sekarang kami *nggak* pernah dengar lagi cerita tol laut di ruangan ini, karena semakin banyak saya ngomong tol laut, semakin banyak saya ngejar tol laut, Pak Antoni tambah pusing. *Nah*, antara program dengan kenyataan kayak begini.

Jadi, saya rasa bahan hari ini cukup, Pak. Kita tidak mengambil kesimpulan ya, sudah bisa kami petakan. Saya secara kasar sudah bisa memetakan, mana yang bisa kita tetap pertahankan dari pasal-pasal di undang-undang ini, mana yang nanti kita lakukan perbaikan.

Jadi, Pak Ino saya mohon izin nanti tolong dari Badan Keahlian DPR RI kita ingin, Pak, revisi Undang-Undang tentang Pelayanan ini harus komprehensif, dan kalau bisa menjawab untuk waktu yang lama. Jadi jangan sebentar saja sudah kita revisi, kita rasakan lagi. *Oh*, ini mau kurang masih revisi lagi ya, dalam waktu yang lama bisa kita pertahankan karena isi dari revisi ini betul-betul kuat kita dari berbagai sektor ya.

Kalau saya mikirnya sederhana saja, Pak, namanya undang-undang pasti mem-*protect* kita dalam negeri kemudian memberi kemudahan, terus juga tidak membebani masyarakat, tidak membebani dunia usaha di bidang pelayaran dan seterusnya. Ini enak ngomong, tapi *ndak* mudah untuk kita laksanakan, Pak. Soal ego sektoral ini, menurut saya tantangan yang paling berat nanti harus kita selesaikan di sini.

Saya lagi mikir, Pak, apakah nanti dari Bakamla, kita undang, Pak Ino mungkin di Badan Keahlian DPR, kalau menurut saya, Bapak harus berani melakukan terobosan ya. Bakamla-nya diundang, Polairud-nya diundang, kemudian juga Bea Cukai-nya diundang, Imigrasi-nya diundang, udah pasti Kementerian Perhubungan pasti diundang dengan segala instrumen di bawahnya diundang, nanti dari INSA juga diundang.

Kalau tidak didudukkan di satu tempat, barang ini, Pak, saya yakin pecah belah lagi ini ya, pasti pecahah lagi dengan rencananya masing-masing. Mohon maaf juga, Pak Antoni, kalau udah ada sebelum undang-undang ini dibuat, sudah ada desain-desain khusus yang mau dikejar. Ini Bapak, saya cukup sampai situ saja kalimatnya, Bapak terjemahkan sendiri. Itu lebih ruwet lagi kita menghadapinya ya.

Jadi, kami di Komisi V ini berpikir, bagaimana negara kepulauan dengan laut yang luas 2/3 dari luas Indonesia ini adalah laut, dan tadi digambarkan oleh Pak Antoni yang warna ungu tadi, Pak ya. Warna yang di warna ungu *tuh*, kan kita berkuasa penuh di situ, di tempat kita berkuasa penuh ini kan berarti itu ladang yang luas yang bisa kita garap, Pak. Sekarang siapa yang menikmati ini? berapa banyak masalah yang ada di ladang yang luas yang warna ungu tadi itu *loh*? apakah itu sudah mendukung untuk terjadinya yang kita sebut kesejahteraan rakyat? membuat barang jadi murah dan seterusnya.

Jadi, saya rasa ini panjang cerita kita ini, tapi saya kepingin, Pak Kepala Badan Keahlian DPR, kalau bisa ini kita komprehensif untuk lakukan revisi

la

minimal untuk menyelesaikan kewenangan kelembagaan harus duduk bersama, Pak, harus duduk bersama supaya semua bisa kita dudukkan pada tempatnya dan tidak ada nanti merasa tersinggung. Tentu saya tidak mau undang-undang ini nanti begitu kita sahkan lalu muncul *judicial review* beberapa hari kemudian, ini yang selalu kita hindari dari setiap kali kita membuat atau merevisi undang-undang.

Saya rasa demikian Bapak-Ibu sekalian. Terima kasih ya, kami dari INSA, tolong, Pak, terus lakukan masukan kepada kami ya, nanti tim ahli kita dengan Pak Ino juga, silakan berdiskusi banyak juga dengan Pak Dirjen ya, kita ya. Saya yakin kalau ada masalah, asal kita terbuka untuk melakukan diskusi apapun, ya pasti ada jalan keluar. Tetapi kalau ada persoalan kita pendam dan tidak kita diskusikan ya, bagaimana masalah itu bisa selesai. Jadi sederhana sebetulnya, itulah gunanya kita ketemu hari ini. Kami, saya tentunya sebagai Ketua Komisi V, ingin mendapatkan masukan yang komprehensif menyeluruh, sehingga perbaikan undang-undang ini nanti bisa dirasakan manfaatnya, terutama oleh rakyat, oleh para pelaku usaha di bidang industri pelayaran.

Kemudian tadi saya menyimak juga tadi dari disampaikan oleh Pak dari INSA tadi, bahwa pasal yang mengatakan yang boleh mengangkut barang dan orang di antar pelabuhan di Indonesia adalah kapal yang berbendera Indonesia. *Nah*, bagaimana dengan Tersus? itu tadi juga bisa jadi renungan kita, Pak, saya jadi menangkap ini ya. Ini kan banyak sekali perusahaan-perusahaan tambang yang gede itu yang punya Terus gede-gede, kapalnya juga besar-besar ya, ini bagaimana kita mengaturnya terkait dengan penerapan asas *cabotage* ya.

Saya rasa kedaulatan di bidang pelayaran ini harus kita ambil dan memang semua negara menerapkan itu. Di Indonesia begitu banyak kemudahan, tetapi kita ketika kita masuk ke negara lain, begitu banyak kesulitan yang kita dapatkan karena dengan tujuan mereka ingin mengambil juga keuntungan sebesar-besarnya, ketika kapal kita masuk ke wilayah mereka. Jadi prinsip itu yang kita ingin ambil sebetulnya dari asas *cabotage* ini.

Saya rasa demikian Bapak-Ibu sekalian ya, tidak perlu kita untuk tanya jawab. Forum ini memang forum untuk kita menerima masukan. Seluruh bahan nanti Pak Dirjen, tadi bahan paparan Pak Dirjen, tolong kami nanti diberi sebagai bahan ke Pak Ino saja dulu ya, Pak Ino ya nanti juga dari INSA ke Pak Ino.

Kemarin kami monitor, Pak, Bapak-Bapak sudah ketemu sampai malam, kita monitor. Tapi ketika kami, DPR tidak ada di sana, tentu kami tidak bisa melihat, bagian mana yang harus kami ambil dari diskusi itu ya. Itu nanti jadi bahan semua Pak Ino nanti kita akan dalami lagi mungkin kita masih ada sesi dengan khusus dengan INSA suatu hari ya, silakan saja Bapak perkuat lagi bahan yang ada menjadi apa konsen dari teman-teman di INSA selama ini.

Demikian juga dari Dirjen Perhubungan Laut, terkait soal kewenangan. Kalau di Dirjen Perhubungan Laut ini Pak, yang paling hari ini harus kita sikapi

utama adalah soal kewenangan itu tadi, karena kewenangan itu nanti tak menyangkut pasal yang diatur, Pak. Misalnya, kalau kita membahas sesuatu yang bukan menjadi kewenangan Dirjen Perhubungan Laut, kan *nggak* bisa kita bicarakan disini karena bukan domain kami juga dari Komisi V untuk membahas itu.

Saya rasa demikian.

Terima kasih Pak Ino dari Badan Keahlian DPR, Pak Dirjen Perhubungan Laut, demikian juga teman-teman dari INSA, terima kasih. Pak Otto, terima kasih Pak Otto ya, kalau lihat Pak Otto, saya biasanya asal rambut putih sudah masuk, itu Pak Otto itu ya. Terima kasih dari seluruh hadirin yang hadir, saya mengucapkan terima kasih atas atensi kita semua.

Mohon maaf dalam rapat ini kalau ada hal-hal yang kurang berkenan, saya akhiri.

*Wallahul muaffik ila aqwamith thariq,
Wassalamualaikum warahmatullah wabarakatuh.*

Selamat sore dan salam sejahtera bagi kita semua.

Rapat saya nyatakan ditutup.
Terima kasih.

**(RAPAT DITUTUP PUKUL 16.28 WIB)
(KETOK PALU 3 KALI)**

Jakarta, 17 Januari 2024
A.N. **KETUA RAPAT**
SEKRETARIS RAPAT,

TTD.

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002

la