



**NASKAH AKADEMIK RANCANGAN UNDANG-UNDANG  
TENTANG  
PERUBAHAN KEDUA ATAS UNDANG-UNDANG NOMOR 17  
TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN**

**PUSAT PERANCANGAN UNDANG-UNDANG  
BIDANG EKONOMI, KEUANGAN, INDUSTRI, PEMBANGUNAN,  
DAN KESEJAHTERAAN RAKYAT  
BADAN KEAHLIAN DPR RI  
2024**

**SUSUNAN TIM KERJA  
PENYUSUNAN NASKAH AKADEMIK  
RANCANGAN UNDANG-UNDANG TENTANG  
TENTANG PERUBAHAN KEDUA ATAS UNDANG-UNDANG NOMOR 17  
TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN**

- Pengarah : Dr. Inosentius Samsul, S.H., M. Hum.  
(Kepala Badan Keahlian DPR RI)
- Penanggung Jawab : .....  
(Kepala Pusat Perancangan Undang-Undang Bidang Ekonomi, Keuangan, Industri, dan Pembangunan dan Kesejahteraan Rakyat)
- Ketua : Zaqiu Rahman, S.H., M.H.  
(Perancang Peraturan Perundang-undangan Ahli Madya);
- Wakil Ketua : Akhmad Aulawi, S.H., M.H.  
(Perancang Peraturan Perundang-undangan Ahli Madya);
- Sekretaris : 1. Mohammad Gadmon Kaisar, SH.  
(Perancang Peraturan Perundang-undangan Ahli Pertama);
- Anggota : 1. Khopiatuziadah, S.Ag., LL. M.  
(Perancang Peraturan Perundang-undangan Ahli Madya)  
2. Meirina Fajarwati, S.H., M.H.  
(Perancang Peraturan Perundang-undangan Ahli Muda);  
3. Febri Liany, S.H., M.H.  
(Perancang Peraturan Perundang-undangan Ahli Muda)  
4. Olsen Peranto, S.H.  
(Perancang Peraturan Perundang-undangan Ahli Muda)  
5. Aryani Sinduningrum, S.H.  
(Perancang Peraturan Perundang-undangan Ahli Pertama)  
6. Dewi Restu Mangeswuri, S.E., M.Si.  
(Analisis Legislatif Ahli Madya)  
7. Eka Budiyantri, S.Si., M.S.E.  
(Analisis Legislatif Ahli Madya)  
8. Robby Alexander Sirait, S.E., M.E.  
(Analisis Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Ahli Muda)  
9. Ir. Muhammad Hasbi Azis, M.Si.  
(Staf Ahli Komisi V DPR RI)  
10. Adi Setiawan, S.H., M.Ec.  
(Staf Ahli Komisi V DPR RI)

## **KATA SAMBUTAN**

Puji syukur dipanjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat karunia dan rahmat-Nya kami dapat menyelesaikan Naskah Akademik (NA) dan Rancangan Undang-Undang (RUU) tentang tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Badan Keahlian DPR RI mempunyai tugas dan fungsi dukungan keahlian kepada DPR RI sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 tentang MPR, DPR, DPD, dan DPRD sebagaimana terakhir telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2019 tentang Perubahan Ketiga Atas MPR, DPR, DPD, dan DPRD; Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2020 tentang Sekretariat Jenderal DPR RI; Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2020 tentang Sekretariat Jenderal DPR RI, dan Peraturan DPR RI Nomor 1 Tahun 2020 tentang Tata Tertib.

Dalam hal legislasi, Badan Keahlian DPR RI memberikan dukungan keahlian kepada Alat Kelengkapan dan Anggota DPR RI di antaranya dengan membantu penyiapan Program Legislasi Nasional Prioritas Tahunan, penyiapan dan penyusunan naskah akademik dan draf RUU sesuai dengan standar penyusunan RUU sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan serta dukungan keahlian dalam proses pembahasan RUU. Penyusunan NA dan Draft RUU ini merupakan usul inisiatif Komisi V DPR RI yang tercantum dalam Program Legislasi Nasional Prioritas Tahunan Tahun 2024 pada nomor urut 6, yang selanjutnya ditugaskan kepada Badan Keahlian DPR RI untuk disusun NA dan draf RUU-nya.

Kami menyadari terdapat banyak kekurangan dalam penyusunan NA ini. Oleh karena itu, kami sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak agar pada penyusunan NA berikutnya dapat lebih baik. Akhir kata, kami harapkan isi dari Naskah Akademik dan Draft RUU tentang tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat menjadi acuan yang komprehensif

dalam pembahasan RUU antara DPR dan Pemerintah, yang akan melahirkan dasar hukum untuk memperkuat penyelenggaraan dalam bidang Pelayaran.

Jakarta, 26 Februari 2024  
Kepala Badan Keahlian DPR RI

Dr. Inosentius Samsul, S.H., M.Hum.

NIP 19650710 199003 1 007

PUSAT PUU DPR RI

## **KATA PENGANTAR**

Puji dan syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas tersusunnya Naskah Akademik dan Draf RUU tentang tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan baik dan lancar. Naskah Akademik dan Draf Rancangan Undang-Undang ini disusun berdasarkan standar operasional yang telah diberlakukan oleh Badan Keahlian DPR RI, yang dilakukan oleh Tim yang terdiri dari Perancang Undang-Undang, Analisis Legislatif, Analisis APBN, Tenaga Ahli, dan Kepala Pusat Perancangan Undang-Undang Bidang Ekonomi, Keuangan, Industri, Pembangunan, dan Kesejahteraan Rakyat sebagai penanggung jawab.

RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai wujud penyempurnaan dan penyesuaian dari pengaturan di bidang pelayaran yang saat ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang. Seiring dengan berjalannya waktu dan berbagai dinamika yang terjadi, dasar hukum penyelenggaraan pelayaran sudah tidak sesuai dengan kondisi yang ada saat ini.

Adapun NA dan RUU ini disusun berdasarkan pengolahan hasil informasi yang diperoleh baik melalui bahan-bahan bacaan (kepuustakaan), *website*, diskusi yang dilakukan secara komprehensif, dan pengumpulan data lapangan. Tim penyusun telah juga melakukan diskusi dari pemangku kepentingan yang terkait untuk mendapatkan masukan langsung dari pemangku kepentingan serta masyarakat.

Kami berharap isi dari Naskah Akademik dan Draf RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat menjadi acuan yang kuat dalam pembahasan antara DPR dan Pemerintah, yang akan melahirkan penyempurnaan bagi dasar hukum untuk penyelenggaraan pelayaran dan dapat bermanfaat bagi pembacanya.

Jakarta, 26 Februari 2024

Plt. Kepala Pusat Perancangan Undang-Undang

Bidang Ekonomi, Keuangan, Industri,  
Pembangunan, dan Kesejahteraan Rakyat

PUSAT PUU DPR RI

## **DAFTAR ISI**

SUSUNAN TIM KERJA .....	ii
KATA SAMBUTAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI.....	vii
BAB I PENDAHULUAN .....	10
A. Latar Belakang.....	10
B. Identifikasi Masalah.....	15
C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik ....	16
D. Metode Penyusunan Naskah Akademik .....	16
BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS .....	17
A. Kajian Teoretis .....	8
B. Kajian terhadap Asas/Prinsip yang Berkaitan dengan Penyusunan Norma .....	59
C. Kajian terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi yang Ada, Permasalahan yang Dihadapi Masyarakat, dan Perbandingan dengan Negara Lain .....	62
D. Kajian terhadap implikasi penerapan sistem baru yang akan diatur dalam Undang-Undang terhadap aspek kehidupan masyarakat dan dampaknya terhadap aspek beban keuangan negara.....	132
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT .....	90
A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945).....	90
B.	
C. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2022 tentang Pelindungan Data Pribadi (UU tentang Pelindungan Data Pribadi).....	142
D. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2014 tentang Standardisasi dan Penilaian Kesesuaian (UU tentang Standardisasi dan Penilaian Kesesuaian) .....	145

E.	Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (UU tentang Perdagangan) .....	146
F.	UU Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (UU tentang Perindustrian) .....	147
G.	Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2012 tentang Pangan (UU tentang Pangan) .....	149
H.	Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pengembangan dan Penguatan Sektor Keuangan (UU tentang OJK) .....	151
I.	Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan (UU tentang Kesehatan) .....	153
J.	Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2009 tentang Ketenagalistrikan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (UU tentang Ketenagalistrikan) .....	155
K.	Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (UU tentang UMKM) .....	156
L.	Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU tentang ITE) .....	158
M.	Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase (UU tentang Arbitrase) .....	160
N.	Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Persaingan Anti Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (UU tentang Antimonopoli) .....	161



O. Peraturan Pemerintah Nomor 89 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 2001 tentang Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (PP tentang LPKSM) .....	162
P. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2019 tentang Badan Perlindungan Konsumen Nasional (PP tentang BPKN) .....	163
Q. Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2001 tentang Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Perlindungan Konsumen (PP tentang P4K) .....	165
R. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 72 Tahun 2020 tentang Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (Permendag tentang BPSK).....	167
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS .....	140
A. Landasan Filosofis .....	140
B. Landasan Sosiologis.....	142
C. Landasan Yuridis.....	144
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN UNDANG-UNDANG.....	150
A. Jangkauan dan Arah Pengaturan .....	150
B. Ruang Lingkup Materi Muatan Undang-Undang .....	150
A. Simpulan.....	163
C. Saran.....	217
DAFTAR PUSTAKA.....	165
LAMPIRAN .....	222

## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat dibutuhkan masyarakat sekaligus berpengaruh bagi pembangunan dan perekonomian di Indonesia. Transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang atau muatan dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Ada dua unsur penting dalam transportasi, yaitu perpindahan alat transportasi dan pemindahan secara fisik barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi merupakan dasar untuk pembangunan ekonomi, perkembangan masyarakat, dan pertumbuhan industrialisasi, sehingga transportasi memengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara.

Transportasi diyakini sebagai faktor penentu, namun tidak dapat dipisahkan dari penciptaan iklim investasi yang kondusif dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Transportasi juga digunakan sebagai salah satu cara menurunkan tingkat kemiskinan dengan memperbaiki konektivitas dalam pulau (*intraisland*), antarpulau (*interisland*), dan antarnegara (*interstate*). Sistem transportasi harus dipandang sebagai perekat bangsa dan negara. Jaringan angkutan laut merupakan jembatan di tengah kepulauan Nusantara. Oleh karena itu, transportasi harus dilihat dalam kerangka ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan dari Negara Kesatuan Republik Indonesia (selanjutnya disingkat NKRI).

Transportasi dalam hal ini mencakup transportasi moda darat, laut, dan udara. Adapun yang menjadi fokus dalam penyusunan naskah akademik dan rancangan undang-undang ini adalah transportasi laut, yang saat ini keberadaannya diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut Undang-Undang tentang Pelayaran). Definsi “pelayaran” merujuk pada ketentuan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang tentang Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Menyadari pentingnya peran transportasi

tersebut, angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah, dan efisien.

Transportasi laut memiliki peran yang besar terhadap kebutuhan mobilisasi masyarakat dan barang dengan mempertimbangkan kondisi geografis Indonesia yang wilayahnya sangat luas dan berbentuk kepulauan. Sarana transportasi yang ada di laut memegang peranan vital dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan daerah yang lain. Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antarwilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat NKRI.

Keberlakuan Undang-Undang tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah terakhir dengan ketentuan Pasal 54 dan Pasal 57 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (selanjutnya disebut Undang-Undang tentang Cipta Kerja), telah menjadi dasar hukum yang mengikat bagi penyelenggaraan pelayaran di Indonesia. Sebagai respon dari perkembangan transportasi dibidang pelayaran di Indonesia yang dinamis, dirasa perlu untuk melakukan revisi kembali terhadap Undang-Undang tentang Pelayaran dalam rangka sinkronisasi dengan materi Undang-Undang tentang Cipta Kerja serta untuk menjawab perkembangan, permasalahan, dan kebutuhan hukum di masyarakat dalam penyelenggaraan bidang pelayaran.

Undang-Undang tentang Pelayaran memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Undang-Undang tentang Pelayaran sebagai dasar hukum bagi pengaturan pelayaran di Indonesia telah diberlakukan selama 14 tahun sejak disahkan pada tanggal 7 Mei 2008. Penyelenggaraan pelayaran sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Undang-Undang tentang Pelayaran disebutkan bahwa ada 8 (delapan) tujuan diselenggarakannya pelayaran, yaitu memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional; membina jiwa kebaharian; menjunjung kedaulatan negara; menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional; menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional; memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan meningkatkan ketahanan nasional.

Adapun tujuan dari penyusunan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran) adalah untuk mewujudkan kedaulatan dan meningkatkan peran dunia pelayaran Indonesia, mewujudkan biaya logistik pelayaran yang murah dan efisien, meningkatkan daya saing dalam penyelenggaraan pelayaran Indonesia, meningkatkan nilai *logistic performance index* (LPI) dalam penyelenggaraan kepelabuhanan di Indonesia, dan memperjelas kedudukan dan status kelembagaan penjaga laut dan pantai. Untuk itu, urgensi perubahan Undang-Undang tentang Pelayaran, selain untuk sinkronisasi dengan Undang-Undang tentang Cipta Kerja, terdapat juga beberapa permasalahan, perkembangan, dan kebutuhan hukum yang dirasa perlu direspon untuk menyempurnakan undang-undang ini, antara lain mencakup: *pertama*: penerapan asas *cabotage*. Penerapan asas ini telah banyak membawa kemajuan bagi pelayaran Indonesia, karena dengan berlakunya asas *cabotage* pelayaran nasional menjadi bergairah penambahan kepemilikan kapal meningkat

signifikan. Hanya saja peran dari warga negara Indonesia dalam meningkatkan kepemilikan kapal nasional dalam rangka mewujudkan kedaulatan pelayaran di Indonesia masih kurang. Selain itu, masih kurangnya dukungan terhadap sektor-sektor terkait pelayaran, yang mencakup permodalan, perbankan, teknologi, dan masih terjadinya praktek pinjam nama (*nominee*), dimana masih terjadi kapal atas nama warga negara Indoensia, tetapi sebenarnya milik asing. Hal-hal tersebut harus di jawab dalam perubahan UU Pelayaran kedepan. *Kedua*, penghapusan biaya angkut logistik, urusan kehadiran Logistik bagi masyarakat, merupakan sebuah urusan wajib pemerintah, yang sampai saat ini masih belum menemukan formula untuk menekan harga barang secara signifikan di sejumlah daerah. Untuk itu diperlukan norma yang mengatur keringanan bagi biaya angkut pelayaran, agar biaya angkut dapat lebih bersaing dan murah.

*Ketiga*, perlu pengaturan terkait ketentuan penetapan pajak pertambahan nilai dan pendapatan negara bukan pajak dalam angkutan logistik untuk memastikan keadilan dan keterjangkauan pajak agar terwujud efisiensi operasional sehingga, dapat mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih optimal lagi.

*Keempat*, pelayaran rakyat, didalam RUU ini pengaturan tentang pelayaran rakyat perlu dirumuskan secara lebih komprehensif, agar keberadaanya menjadi lebih baik, yang dapat diangkat dari materi pengaturan Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2021 tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

*Kelima*, tol laut, saat ini pengaturan mengenai tol laut telah diatur di Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut yang diikuti dengan terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 161 Tahun 2015 tanggal 16 Oktober 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 168 Tahun 2015 tentang tentang Tarif Angkutan Barang di Laut Dalam Rangka Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) dirasakan masih kurang kuat. Untuk itu, diperlukan pengaturan tentang

penyelenggaraan pelayanan publik terkait trayek tol laut baik untuk pelayaran komersial maupun non-komersial dan peran pemerintah dalam mendukung sistem transportasi yang efektif dan efisien;

*Keenam*, penjaga laut dan pantai (*sea and coast guard*), saat ini tidak ada kejelasan siapa kelembagaan yang paling berwenang melakukan penjagaan laut dan pantai, hal ini disebabkan banyak kelembagaan yang masing-masing memiliki kewenangannya sendiri-sendiri, sehingga terhadap kapal dapat dilakukan pemeriksaan berulang oleh beberapa instansi. Untuk itu, diperlukan penguatan pengaturan tentang keberadaan Sea and Coast Guard yang sesuai dengan amanah dari sejumlah konvensi di tingkat dunia Internasional Maritime Organization (IMO) yang telah diratifikasi Indonesia telah menekankan pentingnya peran instansi sipil untuk menjaga keselamatan dan keamanan maritim, seperti Konvensi *Safety of Life at Sea* (SOLAS 1974), *International Ships and Port Facilities Security Code* (ISPS Code 2002). Perlu ada penegasan atau arah politik hukum terkait keberadaan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai agar pengaturannya tetap diatur dalam Undang-Undang tentang Pelayaran secara komprehensif;

*Ketujuh*, tata cara penahanan kapal di pelabuhan; apakah sudah tepat jika Kewenangan diberikan kepada Kementerian Perhubungan yang seyogyanya diberikan kepada lembaga yudikatif. Oleh karena itu, pendelegasian peraturan pelaksana yang diatur di dalam Pasal 223 ayat (2) perlu direvisi bukan dengan peraturan Menteri, tetapi dengan peraturan delegasi lainnya seperti Peraturan Pemerintah atau Peraturan Mahkamah Agung; dan

*Kedelapan*, perlu penyempurnaan pengaturan tentang keberadaan terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri (TK dan TUKS) mengingat jumlah terminal meningkat pesat, termasuk kejelasan dalam melakukan pemanduan untuk kapal yang ke dan dari terminal tersebut, termasuk di dalamnya upaya pemerintah untuk menghilangkan kebocoran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari sektor ini. Selain itu, perlu ditinjau ketentuan selama ini tentang pelimpahan kewenangan dalam hal pemerintah belum menyediakan

jasa pandu maka pengelolaan dan pengoperasian pemanduan dapat dilimpahkan kepada pengelola terminal khusus ataupun terminal untuk kepentingan sendiri yang memenuhi persyaratan dan memperoleh izin dari Pemerintah. Untuk itu diperlukan peninjauan dan penegasan pengaturan agar pemanduan dimaksud tetap memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan pelayaran, bukan karena alasan efisiensi biaya oleh badan penyelenggara terminal dimaksud dan/atau kemudian dilakukan oleh anak perusahaan sendiri yang diperuntukan untuk jasa pandu. Diperlukan juga pengaturan penegasan tentang pengawasan pengangkutan di terminal-terminal dimaksud.

Untuk itu, RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran telah masuk dalam agenda Program Legislasi Nasional Prioritas Tahun 2024 nomor urut ke: 6. Selanjutnya, Komisi V DPR RI telah meminta kepada Badan Keahlian agar dapat menyiapkan NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran. Menindaklanjuti hal tersebut, Badan Keahlian DPR RI perlu melakukan penyusunan NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran sebagai bahan bagi Komisi V DPR RI untuk melakukan penyusunan RUU diinternal Komisi V DPR RI dan sebagai bahan pembahasan dengan Pemerintah.

## **B. Identifikasi Masalah**

Dalam rangka memberikan landasan ilmiah dan teori yang kuat dalam menyusun NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran, dapat dirumuskan identifikasi permasalahan yang meliputi:

1. Bagaimana teori dan praktik penyelenggaraan pelayaran yang berkembang saat ini?
2. Bagaimana pengaturan mengenai pelayaran saat ini?
3. Apakah yang menjadi pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran?
4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan di dalam NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran?

### **C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik**

Adapun tujuan penyusunan NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran adalah:

1. Untuk mengetahui teori dan praktik penyelenggaraan pelayaran yang berkembang saat ini.
2. Untuk mengetahui pengaturan mengenai pelayaran pada saat ini.
3. Untuk mengetahui apa yang menjadi pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran.
4. Untuk mengetahui sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan di dalam NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran.

Adapun kegunaan dari penyusunan NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran adalah sebagai acuan atau referensi dalam penyusunan dan pembahasan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran.

### **D. Metode Penyusunan Naskah Akademik**

#### **1. Metode Konsultasi Publik**

Metode yang digunakan dalam penyusunan NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran ini adalah metode yuridis normatif, dengan cara melakukan analisis data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari wawancara dan diskusi dengan beberapa *stakeholder*, pakar, akademisi, maupun LSM, serta dengan melakukan konsultasi publik ke 3 (tiga) daerah yaitu Batam, Provinsi Kepulauan Riau; Pontianak, Provinsi Kalimantan Barat; dan Makassar, Prov. Sulawesi Selatan. Selain itu, Tim melakukan juga konsultasi publik berupa uji konsep ke Medan, Prov. Sumatra Utara, Prov. Bali; Surabaya, Prov. Jawa Timur; dan Semarang, Prov. Jawa Tengah. Sedangkan data sekunder dilakukan dengan studi pustaka yang menelaah peraturan perundang-undangan atau dokumen hukum lainnya, hasil penelitian, hasil pengkajian, dan referensi lainnya. Data primer dan sekunder, selanjutnya diolah menggunakan statistik deskriptif, untuk kemudian disusun, dikaji,



dan dirumuskan sesuai tahapan dalam penyusunan NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran.

## **2. Subyek Konsultasi Publik**

Subyek konsultasi publik adalah pihak-pihak terkait yang dianggap tepat untuk menjadi *stakeholders* bagi kegiatan pengumpulan data dalam rangka penyusunan NA dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran, meliputi:

- a. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
- b. PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Pusat dan Kantor Batam;
- c. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);
- d. PT. Pelayaran Nasional Indonesia;
- e. Akademisi dari:
  1. Fakultas Hukum Universitas Indonesia;
  2. Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada;
  3. Institute Transportasi Trisaksi;
  4. Universitas International Batam (UIB);
  5. Politeknik Negeri Batam;
  6. Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
  7. Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin;
  8. Fakultas Hukum Universitas Tanjung Pura; dan
  9. Fakultas Teknik Universitas Tanjung Pura.
- f. *Indonesian National Shipowners Association (INSA)*.

## **BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS**

### **A. Kajian Teoretis**

#### **1. Pelayaran**

Pelayaran dapat didefinisikan sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Di Indonesia, sektor pelayaran merupakan sektor yang krusial dalam kegiatan

ekonomi, sosial, maupun politik. Hal ini tidak terlepas dari kondisi geografis Indonesia yang merupakan salah satu negara maritim terluas di dunia dengan luas lautan yang mencapai 3.257.483 kilometer persegi. Dengan jumlah tersebut, sekitar 63 persen dari total luas wilayah Indonesia merupakan lautan.

Pelayaran memiliki 4 (empat) aspek utama, yaitu:<sup>1</sup> *pertama*, aspek produktivitas dan ekonomi, dengan parameter umum sebagai berikut: durasi proses operasional, biaya logistik dan layanan kemaritiman, fasilitas, kemudahan transaksi, layanan pelanggan, sistem informasi dan transparansi data. *Kedua*, aspek keselamatan dengan parameter umum sebagai berikut: keselamatan konstruksi, *fire protection, fire detection and fire extinction, life saving appliances and arrangements, radiocommunications, safety of navigation, carriage of cargoes, carriage of dangerous goods, management for the safe operation of ships*. *Ketiga*, aspek keamanan dengan parameter umum sebagai berikut: *ship security operation, ship security alert system, port facility security, responsibilities between government and company, recognized security organizations (RSOs), declaration of security, incident reporting and investigation, security training and drills*. *Keempat*, aspek kedaulatan dengan parameter umum sebagai berikut: kedaulatan wilayah, kedaulatan pemerintahan, kedaulatan sumber daya alam, kedaulatan ekonomi, kedaulatan sosial, kedaulatan informasi, dan kedaulatan militer.

Selain wilayah lautan yang sangat luas, geografi Indonesia terdiri dari gugusan ribuan pulau yang terbentang sepanjang 8.514 kilometer mulai dari barat hingga timur Indonesia. Seluruh provinsi di Indonesia memiliki garis pantai dengan 8 provinsi adalah provinsi kepulauan, yaitu Kepulauan Riau, Bangka Belitung, NTT, NTB, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Utara, Maluku, dan Maluku Utara. Kondisi tersebut menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia.

---

<sup>1</sup> Naufal Abdurrahman dan Danang Cahyagi, "Strategi Penguatan Produktifitas, Keamanan dan Keselamatan Maritim Nasional Melalui Undang Undang Pelayaran: Studi Kasus Pengembangan Sektor Maritim Pulau Batam", Bahan FGD dalam Rangka Penyusunan NA dan RUU Pelayaran, 26 Oktober 2023.

Dengan kondisi geografi tersebut, transportasi laut atau sektor pelayaran merupakan tulang punggung kehidupan masyarakat di Indonesia. Tidak hanya berperan dalam menyatukan beribu-ribu pulau yang tersebar di kawasan nusantara, tetapi juga berperan dalam menghubungkan Indonesia dengan negara-negara lain di dunia. Oleh sebab itu, transportasi laut tidak hanya menjadi andalan utama untuk transportasi penumpang tetapi juga sebagai tulang punggung jasa pelayaran niaga di Indonesia.

Sektor pelayaran memiliki potensi besar untuk mendorong perekonomian nasional. Aspek pendanaan pelayaran masih menjadi tantangan besar dalam menggarap potensi industri pelayaran. Agar industri pelayaran dalam negeri berkembang maka aspek pendanaan perlu diperbaiki, misalnya dengan suku bunga bank yang lebih kompetitif, tenor pinjaman yang lebih panjang dengan jangka waktu ideal 15-20 tahun, tambahan jaminan selain kapal yaitu aset tetap. Dasar tenor pinjaman yang saat ini mengacu pada kontrak angkutan/kerja dalam jangka pendek juga menjadi kendala bagi perusahaan pelayaran dalam mendapatkan pendanaan karena tenor pinjaman mengacu pada jangka waktu kontrak yang singkat.<sup>2</sup> Ada beberapa faktor yang membuat pengalihan distribusi barang dari jalur darat menjadi jalur laut dapat meningkatkan efisiensi logistik. *Pertama*, secara geografis Indonesia adalah negara maritim yang 70 persen wilayahnya merupakan laut. Lebih dari itu, seluruh provinsi di Indonesia memiliki garis pantai dengan 8 provinsi adalah provinsi kepulauan, yaitu Kepulauan Riau, Bangka Belitung, NTT, NTB, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Utara, Maluku, dan Maluku Utara. Lebih dari itu, jalur distribusi darat tidak efisien dibandingkan distribusi jalur laut. Ketergantungan yang tinggi terhadap jalur darat dalam distribusi barang menyebabkan biaya distribusi barang mencapai 30 persen dari harga jual barang.<sup>3</sup> Disparitas peran yang sangat lebar itu memicu mahalnya ongkos logistik dan sangat

---

<sup>2</sup> Disampaikan Darmansyah Tanamasa, Perwakilan Indonesian National Shipowners Association (INSA) pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 15 Januari 2024.

<sup>3</sup> Primiana, Ina, *UKM & Industri*, Bandung: Alfabeta, 2013.

membebani dunia usaha karena memicu dan menjadi sumber ekonomi biaya tinggi. Keadaan ini bisa membuat industri nasional kehilangan daya saing. Selama ini pengangkutannya masih banyak yang menggunakan moda truk. Padahal jika menempuh perjalanan di atas 350 kilometer, truk menjadi sangat tidak efisien dan lebih mahal ongkosnya. Oleh sebab itu, sebagai negara maritim transportasi laut Indonesia memainkan peran penting dalam memperkuat konektivitas domestik regional maupun internasional dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonomi.

*Kedua*, angkutan laut cenderung lebih efisien dalam penggunaan bahan bakar dibandingkan jenis angkutan lainnya. Menurut Komisi PBB untuk Pembangunan Berkelanjutan (*UN Commission for Sustainable Development*) transportasi darat menggunakan energi sebesar 1,8-4,5 MJ per kilometer. Sedangkan angkutan laut hanya menggunakan energi sebesar 0,1-0,4 MJ per kilometer (Tabel 1). Hal tersebut membuat biaya transportasi menggunakan angkutan laut seharusnya lebih murah dibandingkan jenis angkutan lainnya mengingat pengeluaran untuk bahan bakar merupakan komponen utama dalam struktur biaya. Lebih dari itu, pemerintah perlu mendorong insentif pajak bagi angkutan laut mengingat angkutan laut lebih efisien dalam penggunaan bahan bakar sehingga memiliki eksternalitas negatif yang lebih rendah dibandingkan jenis angkutan lainnya.

**Tabel 1.** Konsumsi Energi Menurut Jenis Moda Transportasi

Moda Transportasi	Penggunaan Energi dalam MJ/km
Transportasi Darat	1,8 – 4,5
Kereta	0,4 – 1
Laut	0,1 – 0,4
Sungai	0,42 – 0,56

Sumber: *UN Commission for Sustainable Development dalam Perakis dan Denisis (2008).*

## 2. Kepelabuhanan

### a. Pengertian Pelabuhan

Gurning dan Budiyanto (2007) mendefinisikan pelabuhan

sebagai tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan adalah tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.<sup>4</sup> Sementara itu Suranto (2004), mengatakan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.<sup>5</sup>

Sementara itu Jinca (2011) mengatakan bahwa pelabuhan laut adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai, ombak dan arus, sehingga kapal dapat mengadakan olah gerak, bersandar, membuang jangkar sedemikian sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat terlaksana dengan baik.<sup>6</sup>

## **b. Fungsi dan Peranan Pelabuhan**

Menurut Jinca (2011), fungsi utama dari pelabuhan laut adalah fungsi perpindahan muatan dan fungsi industri dilihat dari sudut pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas-fasilitas terhadap keperluan kegiatan kapal di pelabuhan, antara lain alur pelayaran untuk keluar masuk kapal dari dan ke pelabuhan, peralatan tambat, kegiatan bongkar muat dermaga, pengecekan barang, pergudangan,

---

<sup>4</sup> Gurning, R.O.S. dan Budiyanto, E.H., *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, Jakarta: APE Publishing, 2007.

<sup>5</sup> Suranto, *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang*, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2004.

<sup>6</sup> Jinca, M.Y., *Transportasi Laut Indonesia (Analisis Sistem dan Studi Kasus)*, Surabaya: Brillian Internasional, 2011.

penyediaan jaringan transportasi lokal di kawasan pelabuhan.<sup>7</sup>

Kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan tersebut dapat memberikan pelayanan yang baik. Kinerja suatu pelabuhan dapat dievaluasi dari sudut pandang efisiensi teknis, efisiensi biaya dan efektivitas.<sup>8</sup> Talley (2009) menyatakan bahwa efektivitas terkait dengan seberapa baik pelabuhan menyediakan pelayanan arus barang kepada pengguna perusahaan pelayaran atau pun ekspedisi. Beberapa penelitian yang menilai kualitas jasa pelabuhan menggunakan beberapa dimensi dan variabel yang beraneka ragam.<sup>9</sup>

### 3. Keamanan Laut

Timothy. D Hoyt (2003) dalam Keliat (2009) secara sangat baik telah menggambarkan perbedaan tentang dua mazhab keamanan. Mazhab tradisional mendefinisikan masalah-masalah keamanan sebagai kegiatan pencarian keamanan oleh negara dan kompetisi antar negara untuk keamanan. Pencarian dan kompetisi itu diwujudkan misalnya melalui konfrontasi, perlombaan senjata (*arms race*) dan perang. Karena itu bentangan keamanan (*security landscape*) menurut mazhab ini pada dasarnya adalah masalah antarnegara (*interstate problem*). Mazhab yang kedua, yang nontradisional, menyatakan bahwa bentangan keamanan semacam itu tidak mencukupi. Tetapi bentangan keamanan itu harus memasukkan masalah keamanan intranegara (*intrastate security problem*) dan masalah keamanan lintas-nasional (*transnational security problem*).<sup>10</sup>

Yang dimaksud dengan masalah keamanan intra-negara misalnya dapat muncul dari kekacauan (*disorder*) dalam negara dan masyarakat karena etnik, rasial, agama, linguistik atau strata

---

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Triatmodjo, B., *Perencanaan Pelabuhan*, Yogyakarta: Beta Offset, 2009.

<sup>9</sup> Talley, W.K., *Port Economics*, First Edition, New York: Routledge, 2009.

<sup>10</sup> Keliat, Makmur, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia", *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 13(1), 2009.

ekonomi. Sedangkan yang dimaksud dengan masalah keamanan lintas-nasional misalnya adalah ancaman-ancaman keamanan yang berasal dari isu-isu kependudukan seperti migrasi, lingkungan hidup dan sumber daya yang ruangnya tidak dapat dibatasi pada skala nasional. Bahkan ada yang menyatakan bahwa fokus kepedulian harus dialihkan dari unit analisis negara ke arah unit analisis kelompok dan individu dengan berbagai isu yang sifatnya nonmiliter, misalnya keamanan ekonomi, keamanan pangan, keamanan kesehatan, keamanan lingkungan dan keamanan politik. Hal ini misalnya tampak dari akademisi yang menganjurkan konsep keamanan manusia (*human security*).<sup>11</sup>

Kawasan Laut di Asia Tenggara sangat penting, tidak hanya bagi negara-negara di kawasan tetapi juga bagi negara-negara di luar kawasan. Terdapat tiga jalur laut strategis di kawasan ini, yang menghubungkan Asia Tenggara dengan kawasan di luarnya yaitu melalui Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok. Pendekatan untuk menangani ancaman terhadap keamanan maritim di kawasan terutama telah dilakukan melalui dua mekanisme. Keamanan laut memiliki arti penting bagi bangsa dan negara Indonesia, yaitu laut sebagai sarana pemersatu wilayah NKRI, laut sebagai sarana transportasi dan komunikasi, laut sebagai sumber daya alam untuk pembangunan ekonomi, laut sebagai kekuatan pertahanan dan keamanan negara. Ini berarti bahwa Indonesia memiliki kepentingan menjaga dan memelihara keamanan maritim untuk menciptakan kondisi perairan Indonesia yang aman dari ancaman pelanggaran wilayah, aman dari bahaya navigasi pelayaran, aman dari eksploitasi dan eksplorasi ilegal terhadap sumber daya alam yang menjadi potensi kelautan Indonesia dan pencemaran lingkungan hidup, serta aman dari kejahatan dan pelanggaran hukum, baik yang berasal dari dalam negeri maupun dari luar negeri. Ini berarti Indonesia menganut asas *res communis* dan konsep keamanan maritim nontradisional. Tujuan tersebut diarahkan untuk mencapai tujuan negara sebagaimana yang ditetapkan dalam konstitusi, yaitu

---

<sup>11</sup> Ibid.

melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia.

Untuk mewujudkan itu, salah satu upaya yang dilakukan melalui pembentukan instrumen hukum, baik berupa kelembagaan maupun produk hukum. Instrumen hukum ini harus memperhatikan aspek *law and rule making dan law enforcement*. Regulasi mengenai keamanan maritim berkaitan erat dengan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai laut dan segala aktivitas yang terhubung dengan laut.

Ini mengingat aspek kelautan Indonesia menyimpan potensi yang sangat besar sehingga melibatkan banyak stakeholders yang diberikan wewenang terhadap laut Indonesia dan pengaturannya tersebar dalam beberapa peraturan perundang-undangan.

#### **4. Kelembagaan Penjaga Laut dan Pantai**

Salah satu isu krusial dari keamanan laut adalah kelembagaan penjaga laut dan pantai yang dapat menegakkan kepastian hukum di pantai. Tata kelola keamanan dan keselamatan di laut selama ini masih bersifat sektoral berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh undang-undang kepada instansi pemerintah sesuai dengan dimensi tugas dan fungsi instansi tersebut, seperti kepabeanan, keimigrasian, perikanan, dan pelayaran.

Sistem keamanan laut yang bersifat sektoral atau *multi-agency single task* memberikan kewenangan terhadap kementerian/lembaga untuk mempunyai satuan-satuan patroli laut. Satuan patroli laut tersebut dalam rangka pelaksanaan tugas untuk menegakkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan sektor masing-masing. Saat ini, Indonesia memiliki satuan patroli laut dari berbagai instansi yang berperan dalam penegakan hukum di laut, seperti TNI AL, Polri, Direktorat KPLP (Kementerian Perhubungan), Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Kementerian Kelautan dan Perikanan), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Kementerian Keuangan), dan Direktorat Jenderal



Keimigrasian (Kementerian Hukum dan HAM).

Dalam praktik operasional di lapangan, sering timbul permasalahan tumpang tindih kewenangan dan pengawasan yang bersifat sektoral. Guna menangani permasalahan tersebut dan mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan penjagaan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut, pada 29 Desember 2005 dibentuklah Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005. Meskipun demikian, Bakorkamla masih dirasa kurang memadai sehingga pelaksanaan penegakan hukum di laut masih tidak efektif dan efisien serta masih diwarnai persaingan kepentingan antarinstansi. Sebagai akibatnya, sistem multi institusi ini merugikan pelaksanaan penegakan hukum, anggaran belanja dan pendapatan negara, serta ekonomi kelautan.

Oleh karena itu, dilakukan penguatan kapasitas Bakorkamla menjadi Bakamla sesuai dengan Pasal 59 ayat (3) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Bakamla dalam pelaksanaan operasionalnya memegang fungsi komando dan kendali. Dengan kata lain, badan tersebut mensinergikan instansi-instansi penegak hukum di laut. Dengan demikian, keberadaan badan ini diharapkan dapat meminimalkan dan menghilangkan segala akibat yang ditimbulkan dari pelaksanaan penegakan hukum sebagai implikasi dari sistem penegakan keamanan dan keselamatan yang cenderung bersifat sektoral. Meskipun demikian, saat ini masih ada beberapa institusi yang memiliki kewenangan menghentikan kapal di laut, misalnya Badan Keamanan Laut (Bakamla), Kepolisian Perairan (Polair), Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) Kementerian Perhubungan, petugas Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan TNI Angkatan Laut.

Selain itu, salah satu isu juga terkait pembentukan penjaga laut dan pantai yang bertujuan untuk menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah laut Indonesia, serta di wilayah laut Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan wilayah laut Landas

Kontinen Indonesia seperti yang diamanatkan pada Penjelasan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Berdasarkan Penjelasan UU No. 17 Tahun 2008, disebutkan bahwa Penjaga Laut dan Pantai memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, dan fungsi koordinasi di bidang penegakan hukum di luar keamanan dan keselamatan pelayaran; pembentukan Penjaga Laut dan Pantai adalah untuk pemberdayaan Bakorkamla dan perkuatan KPLP; ketentuan yang menyangkut keselamatan dan keamanan pelayaran yang ada dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, selain di wilayah laut Indonesia juga berlaku di wilayah laut internasional, yaitu wilayah laut Zona Ekonomi Eksklusif dan wilayah laut Landas Kontinen Indonesia. Ketentuan pada Pasal 276 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengamanatkan pembentukan Penjaga Laut dan Pantai (PLP) yang bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri. PLP harus dibentuk berdasarkan Pasal 276 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Secara regulasi, terdapat perbedaan yang cukup mencolok antara PLP dan Bakamla. Pada pasal Pasal 61 Undang-Undang Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan yang berbunyi: "*Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia*". Kewenangan Bakamla diatur pada ayat (1) dan ayat (2) Pasal 63 Undang-undang nomor 32 tentang Kelautan, mengatur bahwa: melakukan pengejaran seketika, memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut, mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Sedangkan kewenangan Penjaga Laut dan Pantai (PLP) sesuai Pasal 278 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:

- a) dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk: a. melaksanakan patroli laut; b. melakukan pengejaran seketika

(*hot pursuit*). PLP boleh melakukan *hot pursuit* karena kapal PLP berstatus sebagai Kapal Negara atau KN; c. memberhentikan dan memeriksa kapal di laut (dapat dilakukan oleh PLP, karena PLP adalah Penyidik); d. melakukan penyidikan.

- b) dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Untuk melindungi kepentingan nasional di laut, telah dilakukan pemantapan landasan hukum yang mengatur wilayah perairan Indonesia, seperti Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS 1982*).

Selain itu, diberlakukannya aturan internasional di bidang kemaritiman, seperti *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* sejak tahun 2004 sebagai hasil amandemen dari *Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention*, tentu menjadikan Indonesia untuk menyiapkan instrumen-instrumen pemerintahan yang menjalankan fungsi dan peran sebagai wujud implementasi dari berbagai peraturan/produk hukum di bidang kemaritiman, seperti polisi air maupun *sea and coast guard*, tidak tertinggal juga keterlibatan angkatan laut dalam patroli keamanan laut.

Dasar argumentasi kewenangan *Coast Guard* sebagai instansi sipil telah sesuai dengan UNCLOS Article No.73 Enforcement of Laws and Regulation of Coastal State, institusi melakukan kewenangan penangkapan dan tindakan sesuai dengan wilayah masing-masing. Didukung oleh UU 3/2002 tentang Pertahanan pada Pasal 7 ayat (3) sistem pertahanan negara dalam menghadapi ancaman non militer menempatkan kelembagaan di luar bidang pertahanan, hal ini juga diperkuat di UU 34/2004 tentang TNI, bahwa kekuatan militer dipergunakan untuk bersifat **kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa**. Ancaman dalam hal di laut, bersifat pelayaran dan aktivitas di laut yang secara langsung tidak

berhubungan dengan 3 hal tersebut bersifat sipil (pelanggaran tindak pidana pelayaran, perompakan, pelanggaran lingkungan maritim) merupakan ancaman non militer dan pengawasan tersebut dilakukan oleh instansi dengan kedudukan sipil (non militer).<sup>12</sup>

## **5. Asas Cabotage**

Asas *Cabotage* berangkat dari konsepsi bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri adalah bagian dan kekuatan strategis dalam mempertahankan kedaulatan negara dan bukan semata-mata berkenaan dengan masalah ekonomi atau proteksi ekonomi. Latar belakang penerapan asas *cabotage* adalah agar perusahaan nasional dan pengusaha asing yang akan mendaftarkan kapal di Indonesia dan menanamkan atau mendirikan usahanya di Indonesia wajib menggunakan asuransi, perbankan, serta menciptakan lapangan pekerjaan di Indonesia. Diharapkan penerapan asas *cabotage* akan menimbulkan *multiplier effect* kepada sektor-sektor lainnya di Indonesia.

Asas *Cabotage* terdiri dari beberapa poin, yaitu:

- a) Kegiatan angkut dalam negeri dilakukan oleh:
  - (i) Perusahaan angkutan laut nasional
  - (ii) menggunakan kapal berbendera Indonesia
  - (iii) Diawaki awak kapal berkewarganegaraan Indonesia
- b) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang ke setiap pulau atau setiap pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.
- c) Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukannya paling lama tiga tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.
- d) Setiap orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang ke setiap pulau atau setiap pelabuhan di wilayah perairan Indonesia dipidana dengan pidana penjara paling lama lima tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000 (enam ratus juta rupiah).

---

<sup>12</sup> Disampaikan Antoni Arif Priadi, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan RI pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 15 Januari 2024.

Konsep *cabotage* yang diterapkan di Indonesia, kapal yang didaftarkan di Indonesia harus dimiliki oleh Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan hukum Indonesia (memiliki kapal minimal 175 GT) atau usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh WNI (51% dengan memiliki kapal yang berbobot minimal 5000 GT). Asas ini sebenarnya mulai dilaksanakan dengan diterbitkannya Deklarasi Djuanda pada tahun 1957 dan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1964. Pada masa itu, sudah diterbitkan aturan di mana angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan menggunakan kapal-kapal berbendera Indonesia. Namun hal ini tidak dilaksanakan secara konsisten dan seiringnya waktu, pemerintah mengeluarkan kebijakan yang dikenal dengan *scraping policy*. Lalu pada tahun 2005, pemerintah mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional di mana berdasarkan Inpres ini ditetapkan kebijakan serta langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi, dan kewenangan masing-masing agar dapat mengoptimalkan pelaksanaan asas *cabotage* di perairan Indonesia. Lalu pada tahun 2008, pemerintah menetapkan UU Pelayaran yang di dalamnya memuat penegasan atas asas *cabotage*.

Asas *cabotage* sama dengan asas nasionalitas yaitu asas yang memberikan hak eksklusif kepada setiap negara khususnya negara kepulauan seperti Indonesia untuk mengutamakan warga negaranya dan badan hukum nasional melakukan kegiatan usaha angkutan laut. Hak eksklusif tersebut dalam konteks globalisasi kegiatan ekonomi tidak dapat dinilai sebagai proteksi yang dilarang karena **pertama**, berkaitan dengan kepentingan menjaga dan menjamin kedaulatan negara kepulauan terutama di wilayah lautnya yang bersifat terbuka bagi kapal negara lain; **kedua**, menjadi kebutuhan negara kepulauan untuk menjamin kemajuan usaha di bidang angkutan laut oleh warga negaranya dan perusahaan nasional; dan **ketiga**, harus dinilai tidak bertentangan dengan asas persaingan

yang sehat.<sup>13</sup>

## 6. Tol Laut

Konsep pembangunan transportasi angkutan laut yang selama ini diterapkan di Indonesia dikenal sebagai *ship follow the trade*. Konsep pembangunan ini merupakan konsep yang memiliki daya ungkit yang tinggi terhadap percepatan pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam konsep ini, transportasi angkutan laut domestik masih terpusat pada wilayah yang memiliki aktivitas ekonomi tinggi, yaitu wilayah barat Indonesia walaupun jika dilihat berdasarkan karakteristiknya, transportasi laut merupakan tulang punggung dari aktivitas ekonomi di wilayah timur Indonesia. Namun untuk mewujudkan pemerataan antara wilayah barat dan timur Indonesia, diperlukan pembangunan dengan konsep *ship promote the trade*. Dengan konsep ini diharapkan pembangunan konektivitas mampu meningkatkan aktivitas ekonomi dan perdagangan di wilayah timur Indonesia sehingga mampu menurunkan biaya logistik, yang pada akhirnya akan mempercepat pertumbuhan ekonomi dan terwujudnya pemerataan.

Terdapat 3 komponen utama yang berkontribusi dalam menentukan besaran biaya logistik, *pertama* biaya transportasi dan pergudangan, *kedua* biaya inventory, dan *ketiga* biaya administrasi. Dirumuskan ada 5 tantangan utama dalam menurunkan biaya logistik, yaitu ***pertama*** regulasi yang kurang kondusif, misalnya *lead time* yang cukup panjang untuk perijinan di pelabuhan, ***kedua*** belum optimalnya kinerja pelabuhan, contohnya *turnaround time* yang lama dan infrastruktur pelabuhan yang kurang memadai, ***ketiga***, efisiensi *value chain* darat yang rendah, misalnya akses yang kurang memadai ke layanan truk dan konektivitas jalan dan jalur kereta api, ***keempat***, efisiensi *value chain* laut yang rendah, seperti jalur pelayaran yang terfragmentasi dengan banyaknya penggunaan kapal kecil, dan ***kelima*** tidak seimbang nya permintaan dan

---

<sup>13</sup> Disampaikan Nurhasan Ismail, Dosen Universitas Gadjah Mada, pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 15 Januari 2024.

pasokan, seperti permintaan terkonsentrasi di Pulau Jawa yang mengarah kepada kekosongan kontainer.<sup>14</sup> Untuk mengatasi hal tersebut, pemerintah menerapkan program Tol Laut yang bertujuan untuk meningkatkan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, penurunan *dwelling time* sebagai penghambat utama kinerja pelabuhan nasional, serta peningkatan peran transportasi laut Indonesia.<sup>15</sup>

## **7. Logistics Performance Index (LPI)**

LPI merupakan penilaian dari World Bank yang prosesnya dilakukan melalui survei kepada pelaku usaha yang menggunakan layanan logistik di Indonesia. Beberapa hal terkait LPI yang perlu diperhatikan antara lain:<sup>16</sup>

- a. LPI tersusun atas enam aspek utama yaitu *Customs* (Bea Cukai), *Infrastruktur* (Pelabuhan, Haulage, etc), *International Shipping*, *Logistic Quality*, *Tracking & Tracing*, dan *Timeliness* (Waktu Pengiriman);
- b. Ketersediaan data operasi logistik menjadi kunci utama untuk membenahi LPI karena hasil dari penilaian World Bank dapat divalidasi secara aktual dan terukur;
- c. Pemerintah telah melaksanakan kebijakan integrasi data antarlembaga yaitu NLE, INSW, dan Inaportnet yang dapat dimaksimalkan dan dikembangkan sehingga semua data terintegrasi secara penuh dan *realtime*.

Skor LPI tidak hanya dapat menggambarkan kinerja logistik suatu negara, tetapi juga dapat menjadi salah satu pertimbangan investor untuk mengembangkan bisnisnya di Indonesia. Nilai LPI Indonesia pada tahun 2023 turun ke peringkat 63, dari peringkat ke-

---

<sup>14</sup> Disampaikan Hambra Samal, Wakil Direktur PT Pelabuhan Indonesia pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 15 Januari 2024.

<sup>15</sup> Prihartono, Bambang, dkk., *Konsep Tol Laut dan Implementasi 2015 – 2019*, Jakarta: Direktorat Transportasi Bappenas dan Puslitbang Perhubungan Laut, 2015, hal 7-8.

<sup>16</sup> Naufal Abdurrahman dan Danang Cahyagi, "Strategi Penguatan Produktifitas, Keamanan dan Keselamatan Maritim Nasional Melalui Undang Undang Pelayaran: Studi Kasus Pengembangan Sektor Maritim Pulau Batam", Bahan FGD dalam Rangka Penyusunan NA dan RUU Pelayaran, 26 Oktober 2023.

46 pada tahun 2018. Berdasarkan data yang dirilis dari Bank Dunia, kinerja logistik Indonesia kalah dengan negara tetangga seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand. Jika dibandingkan dengan negara di kawasan Asia Tenggara, peringkat pertama ditempati oleh Singapura dengan skor LPI mencapai 4,3; disusul oleh Malaysia yang berada di peringkat 31 secara global, dengan skor LPI 3,6. Indonesia bahkan masih tertinggal dari Thailand yang berada di urutan ke-37 secara global, dengan skor LPI 3,5. Sementara itu, Filipina dan Vietnam masing-masing berada di urutan ke-47 dan 50 dengan nilai LPI sama yaitu 3,3.<sup>17</sup>

Menurut *Chairman Supply Chain Indonesia (SCI)*, Setijadi, LPI Indonesia turun 17 peringkat dari peringkat 46 (2018) menjadi 63 (2023) dengan penurunan skor dari 3,15 menjadi 3,0. Analisis SCI menunjukkan dari enam dimensi LPI Indonesia tahun 2018 dan 2023, yang mengalami kenaikan adalah *Customs* (dari 2,7 menjadi 2,8) dan *Infrastructure* (dari 2,895 menjadi 2,9). Penurunan terbesar terjadi pada dimensi *Timelines* (dari 3,7 menjadi 3,3) dan *Tracking & Tracing* (dari 3,3 menjadi 3,0).<sup>18</sup>

Penurunan skor *timeliness* Indonesia diduga disebabkan oleh adanya *bottlenecks* di pelabuhan akibat adanya disrupsi rantai pasok yang terjadi pasca pandemi Covid-19 dan keadaan geopolitik dunia yang tidak stabil. Berikutnya dimensi *tracking & tracing* di Indonesia masih tergolong rendah. Hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti dukungan teknologi informasi dan komunikasi yang belum memadai, kurangnya stimulus kebijakan serta rendahnya efisiensi kelembagaan yang terpadu. *International Shipments* berkaitan dengan kemudahan mengatur dan mengelola harga pengiriman internasional yang kompetitif. Jadi rendahnya nilai Indonesia untuk dimensi *tracking & tracing* menunjukkan harga pengiriman internasional Indonesia masih kurang kompetitif.<sup>19</sup>

---

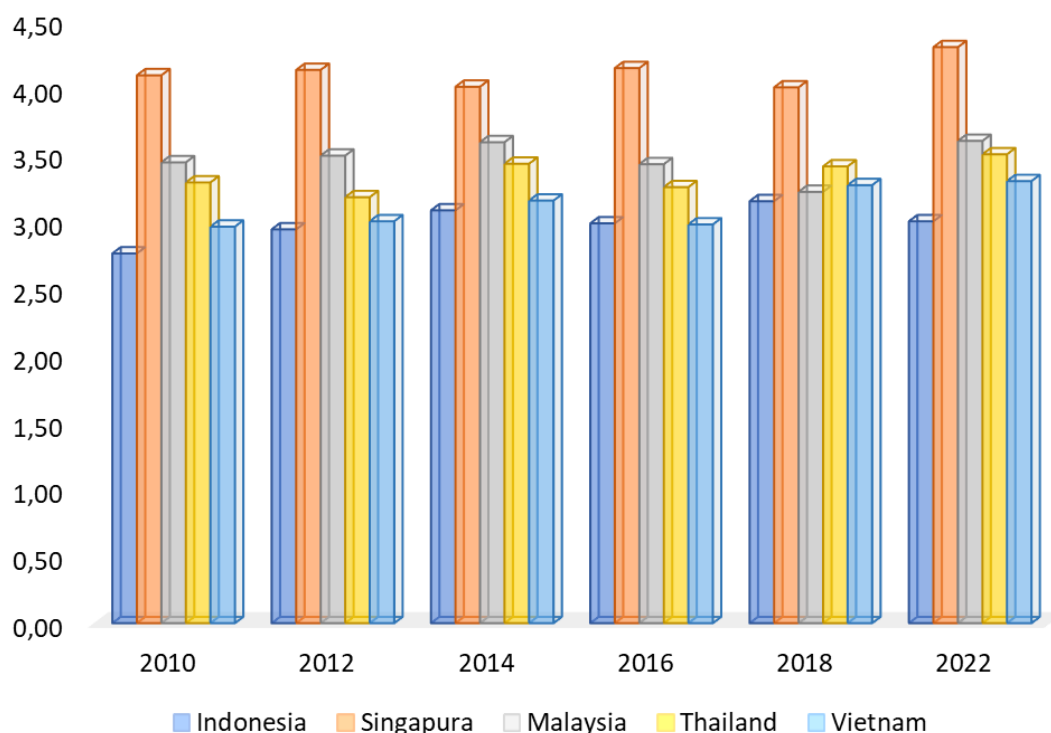
<sup>17</sup> Hadijah Alaydrus & Cantika Adinda Putri, "Pak Jokowi! Ini Biang Keladi Rapor Merah Logistik RI di 2023", <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230517121423-4-438133/pak-jokowi-ini-biang-keladi-rapor-merah-logistik-ri-di-2023>, diakses 18 Oktober 2023.

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> *Ibid.*



Apabila membandingkan dengan beberapa negara ASEAN pada periode 2010-2022, skor LPI Indonesia terus tertinggal atau lebih rendah dibandingkan Singapura, Malaysia, Thailand, dan Filipina (Gambar 1).



Sumber: Bank Dunia, 2023.

**Gambar 1.** Perkembangan Skor LPI Indonesia dibanding Negara ASEAN Lain, Tahun 2010-2022

Kondisi ini menunjukkan bahwa kinerja logistik Indonesia masih terus tertinggal sejak 2010 dengan keempat negara tersebut. Tidak hanya itu saja, kondisi kinerja skor LPI tersebut juga mengindikasikan bahwa UU Pelayaran yang merupakan salah satu pilar perbaikan kinerja logistik nasional belum mampu memberikan dampak signifikan terhadap daya saing logistik nasional di kawasan. Kondisi tersebut mengindikasikan UU Pelayaran belum mampu secara signifikan mendorong akselerasi kinerja logistik nasional mengejar ketertinggalan dengan negara-negara satu kawasan atau ASEAN.

Sektor logistik adalah salah satu kunci dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara. Sektor logistik yang tidak efisien

akan membuat biaya transaksi menjadi lebih mahal. Lebih dari itu tidak efisiennya logistik akan membuat biaya produksi menjadi lebih tinggi yang membuat suatu produk akan kehilangan daya saingnya. Oleh sebab itu, pembenahan sektor logistik selalu menjadi isu krusial yang harus segera diselesaikan oleh pemerintah mengingat logistik yang efisien merupakan salah satu pilar dari tercapai pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Namun demikian, sektor logistik Indonesia masih tertinggal dari beberapa negara lain. Salah satu solusi dalam meningkatkan efisiensi sektor logistik adalah dengan lebih mendorong distribusi barang melalui jalur laut mengingat selama ini jalur darat menjadi penopang distribusi barang dalam negeri.

## **B. Kajian terhadap Asas/Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma**

Dalam penyelenggaraan pelayaran harus berlandaskan asas-asas sebagai berikut:

### **1. Asas Manfaat;**

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan sektor pelayaran di Indonesia harus memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi tercapainya kemakmuran dan keadilan di Indonesia

### **2. Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan;**

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan sektor pelayaran harus didasarkan oleh prinsip bersama dan kekeluargaan. Sebagai negara maritim, sektor pelayaran sudah menjadi bagian dari kehidupan masyarakat Indonesia sejak dulu. Dalam menjalankan sektor ini, asas bersama dan kekeluargaan yang merupakan salah satu ciri khas dari masyarakat Indonesia sudah menjadi bagian yang tidak dapat dilepaskan. Oleh sebab itu, penyelenggaraan sektor pelayaran juga harus terus memegang asas dan prinsip.

### **3. Asas Efisien dan Efektif**

Asas ini mengandung makna bahwa pelaksanaan pelayaran di Indonesia harus menghasilkan sebesar-besarnya manfaat dengan tidak membuang-buang waktu, tenaga, biaya, dan sumber daya lain yang dimiliki secara percuma. Selain itu, pelaksanaan pelayaran di

Indonesia juga harus dapat membawa hasil dan berhasil guna dalam mencapai tujuan yang ingin dicapai.

4. Asas Persaingan Sehat;

Asas ini mengandung makna bahwa setiap pelaku usaha di sektor pelayaran harus menjalankan persaingan secara di mana dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara jujur atau tidak melawan hukum atau tidak menghambat persaingan usaha.

5. Asas Adil dan Merata Tanpa Diskriminasi:

Asas ini mengandung makna bahwa kebijakan yang dinormakan di RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran harus adil yaitu: sama berat; tidak berat sebelah; tidak memihak sehingga berpihak kepada yang benar; berpegang pada kebenaran.

6. Asas Keseimbangan, Keserasian. dan Keselarasan;

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan pelayaran harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.

7. Asas Keterpaduan;

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan sektor pelayaran harus dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.

8. Asas Tegaknya Hukum;

Asas ini menjelaskan bahwa pengaturan pelayaran di Indonesia harus dilaksanakan untuk menciptakan ketertiban dan keamanan dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum.

9. Asas Kemandirian;

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan sektor pelayaran dilaksanakan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

10. Asas Berkelanjutan dan Berwawasan Lingkungan Hidup;

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan pelayaran harus dilaksanakan dengan penjaminan kualitas fungsi

lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik angkutan pelayaran dan rencana umum pembangunan serta pengembangan infrastruktur pelayaran harus menjamin terjaganya semua sumber daya yang ada untuk generasi yang akan datang.

#### 11. Asas Kedaulatan Negara

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan pelayaran harus dijalankan untuk menjaga kedaulatan NKRI. Terlebih, berbagai perbatasan Indonesia dengan negara-negara tetangga berada di lautan sehingga sektor pelayaran menjadi ujung tombak menjaga kedaulatan negara

#### 12. Asas Kebangsaan.

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan pelayaran harus dijalankan untuk memastikan terjaganya kesatuan bangsa Indonesia. Dalam konteks ini, penyelenggaraan pelayaran harus dijalankan dalam rangka memastikan kemakmuran bersama bagi seluruh rakyat Indonesia.

### **C. Kajian terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi yang Ada, serta Permasalahan yang Dihadapi Masyarakat**

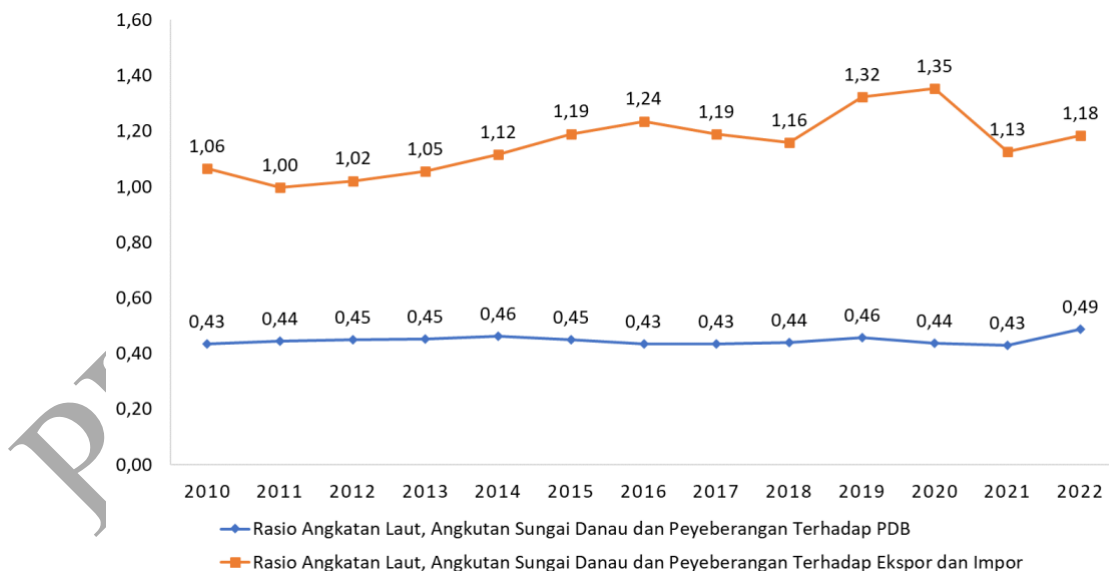
Secara umum implementasi UU Pelayaran sudah cukup baik. Hanya saja turunan dari UU Pelayaran itu yang harus didetailkan, apalagi perubahannya sudah diatur dalam UU Cipker. Jadi yang harus diperbaiki adalah aturan operasionalnya.<sup>20</sup> Namun jika dikaji lebih jauh, masih ada banyak permasalahan yang terjadi terkait implementasi UU Pelayaran.

Keberadaan UU Pelayaran belum optimal dalam memberikan kontribusi terhadap perekonomian nasional. Dalam konteks kelautan, terdapat cukup banyak jenis kegiatan dan aktivitas yang masuk dalam kategori sektor ekonomi, baik secara langsung maupun tidak langsung. Industri jasa pelayaran niaga domestik merupakan salah satu kegiatan bidang kelautan yang dapat mencerminkan kondisi ekonomi kelautan.

---

<sup>20</sup> KSOP Utama Makassar, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 21 Februari 2024.

Kondisi ekonomi pada bidang kelautan mempunyai peran strategis terhadap kegiatan perekonomian secara nasional. Pemanfaatan secara optimal dan berkelanjutan terhadap potensi kelautan dalam bidang transportasi dapat menjadi modal pembangunan nasional. Akan tetapi sejauh ini kinerja sektor angkutan laut masih belum menunjukkan kontribusi yang signifikan terhadap perekonomian nasional. Hal ini tercermin pada peran angkutan laut, angkutan sungai danau dan penyeberangan terhadap total Produk Domestik Bruto (PDB), serta ekspor dan impor. Kontribusi angkutan laut, angkutan sungai danau dan penyeberangan terhadap PDB pada periode tahun 2010-2022 cenderung tidak mengalami perubahan yang signifikan dan bahkan cenderung stagnan (Gambar 2). Rasio angkutan laut, angkutan sungai danau dan penyeberangan terhadap ekspor dan impor juga mengalami kondisi yang relatif sama. Capaian ini menunjukkan bahwa sejak terbitnya UU Pelayaran belum memberikan pengaruh signifikan terhadap peningkatan peran pelayaran terhadap perekonomian nasional. Kontribusi sektor pelayaran masih relatif rendah terhadap perekonomian nasional.



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023.

**Gambar 2.** Rasio Angkutan Laut, Angkutan Sungai Danau dan Peyeberangan terhadap PDB dan Ekspor + Impor Tahun 2010-2022 (%)

Terkait dengan sumber daya manusia di bidang pelayaran, berdasarkan

Pasal 261 ayat (1) UU Pelayaran, penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang pelayaran dilaksanakan dengan tujuan tersedianya sumber daya manusia yang profesional, kompeten, disiplin, dan bertanggung jawab serta memenuhi standar nasional dan internasional. Namun demikian, UU Pelayaran dihadapkan pada realitas keterbatasan sumber daya manusia di daerah yang belum sesuai dengan kebutuhan (kualitas, kuantitas, dan penempatan SDM yang tidak sesuai dengan kompetensi) terutama di pulau-pulau kecil dan terpencil serta wilayah perbatasan. Lebih dari itu, pada kenyataannya SDM di sektor pelayaran dan perkapalan masih kurang dan kapasitasnya perlu ditingkatkan. Fakta menunjukkan bahwa kecelakaan di laut, 80% disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*). SDM perkapalan dan pelayaran juga sebagiannya bekerja pada industri internasional seperti kapal asing. Kebutuhan SDM juga sangat dibutuhkan untuk pengembangan dermaga dan pelabuhan di pulau-pulau kecil dan terluar.

Keterbatasan SDM ini pada akhirnya menjadi salah satu faktor penghambat jalannya implementasi kebijakan pelayaran. Misalnya saja saat terjadi permasalahan teknis pada sistem, hanya dapat diselesaikan oleh petugas yang berada di pusat (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut). Hal ini tentu membutuhkan waktu yang lebih lama untuk tindak lanjut penyelesaiannya. Contoh lainnya adalah masih terdapat petugas pelayanan yang belum memiliki kompetensi di bidangnya, sehingga proses pelayanan menjadi terkendala saat terjadi permasalahan.<sup>21</sup>

Secara umum, dalam implementasi UU Pelayaran masih ditemukan banyak permasalahan. Adanya UU Pelayaran tidak dapat mengoptimalkan industri galangan kapal nasional dan tingkat pemanfaatan pelabuhan terutama di wilayah kepulauan dan daerah terpencil. Contohnya saja industri galangan kapal di Indonesia bagian timur tidak semaju industri galangan kapal di Batam. Oleh karena itu

---

<sup>21</sup> Dr. Andi Sitti Chairunnisa, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

perlu adanya penguatan industri galangan kapal di Kawasan Timur Indonesia. Contoh lainnya adalah pelabuhan di Indonesia bagian timur banyak yang sudah bagus namun jumlah frekuensi kapal yang masuk masih kurang. Selain itu tingkat pemanfaatan pelabuhan di wilayah kepulauan dan daerah terpencil masih sangat kecil dibandingkan tingkat ketersediaannya. Oleh karena itu dibutuhkan kajian yang lebih mendalam terkait hierarki pelabuhan, mana yang jadi pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dll. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi pemborosan anggaran akibat biaya pembangunan pelabuhan dan perawatan dermaga.<sup>22</sup>

Hal lainnya yang perlu menjadi perhatian dalam revisi UU Pelayaran adalah terkait dengan tanggungjawab pengangkut. Dalam Pasal 40 ayat (1) UU pelayaran, tidak ada penjelasan secara detail kapan saat penerimaan dan saat diserahkannya barang kepada pengangkut sehingga tidak jelas kapan periode dan batasan tanggung jawab itu bisa dilakukan.<sup>23</sup>

Terkait pembangunan kapal baru, diperlukan dukungan khusus untuk dapat menekan harga kapal baru. Misalnya saja dukungan pendanaan dari perbankan dengan bunga yang rendah (*single digit*); insentif pajak yang menunjang material TKDN yang lebih besar buatan lokal; serta bebas pajak bagi material impor yang belum dapat diproduksi dalam negeri.<sup>24</sup>

Selain kondisi dan permasalahan umum tersebut, terdapat beberapa permasalahan, perkembangan, serta kebutuhan hukum pada cakupan urgensi perubahan UU tentang Pelayaran, yaitu:

### **1. Asas Cabotage**

---

<sup>22</sup> Dr. Andi Sitti Chairunnisa, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

<sup>23</sup> Dr. Andi Sitti Chairunnisa, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

<sup>24</sup> PT IKI, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 21 Februari 2024.

Sesungguhnya permasalahan utama dalam skala pelayaran di kepulauan Indonesia (*intersuler navigation*) adalah *supply change*, baik dalam bentuk *global supply change* atau *domestic supply change*, karena keduanya penting dalam membangun misi-misi pelayaran di masa depan. Hal tersebut menyangkut penerapan *cabotage principle* yaitu soal kedaulatan negara menerapkan regulasi pelayaran dalam hal-hal kepemilikan kapal, volume muatan kapal sebagai bahan pemerataan logistik antarpulau, pajak berganda (*internal double tax*) karena kewenangan pemangku kepentingan (regulator), serta biaya-biaya penyebab *high cost* misalnya biaya sandar dan cukai pelabuhan yang melebihi semestinya. Demikian pula kesenjangan antarpulau dalam hal pengiriman barang via kapal laut yang menimbulkan inflasi tinggi di sektor pelayaran.<sup>25</sup>

Jumlah armada pelayaran nasional, kapal berjumlah sekitar 6.500, sampai saat ini sampai tahun ini 37.000 kapal yang di dominasi oleh kapal tongkang sebesar 65% dan tug boat. Penguatan asas *cabotage*, berharap adanya perubahan di pasal 8 ayat (2) UU tentang Pelayaran, frasa “antarpulau atau antarpelabuhan” menjadi “dari satu titik koordinat ke titik koordinat”. Di lapangan jika mengistilahkan pelabuhan, maka hanya pelabuhan, di lapangan ada namanya terminal khusus, ada namanya GT (tempat sandar) yang sifatnya milik pribadi khusus untuk kepentingan sendiri bukan untuk pelabuhan, hal ini tidak diatur dalam UU tentang Pelayaran, sehingga lebih baik diganti dengan menggunakan frasa “dari satu titik koordinat ke titik koordinat lainnya”.<sup>26</sup>

Jumlah kapal asing yang masuk ke Indonesia masih besar tapi tidak melakukan angkutan di dalam negeri, jadi murni ekspor impor. Ditjen Hubla telah memiliki strategi yaitu *beyond cabotage* yang tentu akan banyak menghadapi tantangan apabila dilaksanakan.

---

<sup>25</sup> Prof. S.M. Noor, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

<sup>26</sup> Disampaikan Darmansyah Tanamasa, Perwakilan Indonesian National Shipowners Association (INSA) pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 15 Januari 2024.



Dalam *beyond cabotage* misalnya adalah ketika hendak mengangkut batubara maka kapalnya harus pakai kapal Indonesia, yang mana selama ini yang mengangkut adalah kapal asing yang memang diperbolehkan secara aturan.<sup>27</sup> Asas cabotage dengan mengedepankan kedaulatan negara (national sovereignty) pada pasal 8 yang secara umum sangat baik, ternyata memiliki eksese negatif terhadap beberapa kegiatan di bidang migas. Pasal 8 yang tujuannya baik untuk menegakkan kedaulatan negara harus juga tidak merugikan kegiatan-kegiatan tertentu, dimana artinya pasal ini dapat dilengkapi dengan aturan tambahan yang memungkinkan pada kondisi khusus/tertentu kapal asing dapat beroperasi di wilayah perairan Indonesia. Mengenai kepemilikan dan bendera juga dapat *dibreakdown*<sup>28</sup>

Hal lainnya yang perlu menjadi perhatian terkait penerapan asas cabotage adalah perlunya konsistensi penerapan asas cabotage terhadap kapal-kapal *offshore* (kapal migas lepas pantai). Sampai saat ini sektor migas lepas pantai (*offshore*) masih memperbolehkan beroperasinya kapal-kapal asing. Hal ini dikarenakan masih terbatasnya armada kapal nasional di sektor migas. Perusahaan perkapalan nasional belum mampu memproduksi kapal-kapal yang dibutuhkan untuk industri pada sektor migas. Selain itu, implementasi asas *cabotage* untuk kapal asing perlu dibatasi terkait batasan kapasitas kapal. Masukannya hanya kapasitas kapal yang kecil asing yang diperbolehkan dan tidak boleh kapasitas kapal asing yang besar karena hal ini akan memengaruhi kapal Indonesia yang berkapasitas besar.<sup>29</sup>

Hal serupa juga diungkapkan oleh KSOP Utama Makassar, menurutnya asas *cabotage* harus didukung oleh industri

---

<sup>27</sup> Disampaikan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan RI pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 15 Januari 2024.

<sup>28</sup> Disampaikan Said, Dosen Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura pada acara FGD RUU Pelayaran di Universitas Tanjungpura Pontianak, 20 Februari 2024.

<sup>29</sup> Dr. Andi Sitti Chairunnisa, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

perkapalan. Saat ini, ada kecenderungan pelaku usaha membeli kapal dari luar daripada membangun di galangan kapal di Indonesia. Terkait dengan penerapan asas *cabotage* pada kegiatan *offshore*, di satu sisi setiap kegiatan *offshore* membutuhkan kapal tertentu, namun di sisi lain ketersediaan kapal di Indonesia tidak ada. Selain itu kapal untuk *offshore* didominasi asing karena memang pada kenyataannya harganya lebih murah dan kemampuan kapalnya juga lebih memadai. Pada akhirnya penerapan asas *cabotage* menjadi terkendala. Oleh karena itu, perlu ada dukungan kepada industri galangan kapal agar kendala seperti ini tidak terjadi lagi. Idealnya, pemenuhan kapal jenis khusus untuk *offshore* tersebut harus bisa tersedia di dalam negeri.<sup>30</sup>

Menurut PT Industri Kapal Indonesia (PT IKI), pengaruh asas *cabotage* terhadap galangan kapal belum sepenuhnya dirasakan dikarenakan pihak pelayaran masih memilih membangun kapal di luar negeri. Jika pemesanan kapal dilakukan di dalam negeri, beberapa investor cenderung memilih galangan kapal di Pulau Batam karena adanya keringanan pajak yang diberikan pemerintah dibandingkan di luar Pulau Batam. Oleh karena itu perlu adanya kebijakan yang sama terhadap hal tersebut. Lebih lanjut PT IKI menyatakan bahwa untuk memperkuat industri kapal nasional, pemerintah dapat membuat kebijakan untuk menyetop pembelian/impor kapal dari luar negeri. Hal ini perlu dilakukan dalam rangka melindungi industri kapal nasional/lokal.<sup>31</sup>

Peraturan perundang-undangan mengenai pelayaran juga telah memuat sanksi atas pelanggaran asas *cabotage*. Dalam UU Pelayaran, sanksi yang diberikan atas pelanggaran asas *cabotage* terdiri dari sanksi administrasi dan sanksi pidana. Bagi kapal yang asing yang mengangkut penumpang dan/atau barang antar-pulau atau antar-pelabuhan di wilayah perairan Indonesia akan

---

<sup>30</sup> KSOP Utama Makassar, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 20 Februari 2024.

<sup>31</sup> PT IKI, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 21 Februari 2024.

dikenakan sanksi administratif.

Sejumlah negara sudah menetapkan asas *cabotage* seperti di Vietnam dan India. Di Vietnam, Pasal 7 dari UU Pelayarannya mengatur asas *cabotage* pada sektor pelayaran domestik Vietnam. Pada pasal 7 ayat 1 disebutkan bahwa prioritas diberikan kepada kapal Vietnam untuk mengangkut barang dan penumpang antar pelabuhan di wilayah Vietnam. Meskipun demikian, pada ayat 2 disebutkan bahwa ketika tidak ada kapal Vietnam yang dapat menyediakan jasa pelayaran barang dan penumpang di wilayah Vietnam, kapal berbendera asing dapat menjalankan jasa tersebut. Akan tetapi, terdapat sejumlah prasyarat yang harus dipenuhi jika kapal berbendera asing akan mengangkut barang dan penumpang antar pelabuhan di wilayah Vietnam. Beberapa prasyarat tersebut mencakup sejumlah aspek antara lain adalah kapasitas dan ukuran kapal harus lebih besar yang memiliki jasa pelayaran yang spesifik, untuk kegiatan pencegahan dan mitigasi bencana alam dan masalah lainnya yang berkaitan dengan kemanusiaan, serta kapal yang mengangkut penumpang dan barang penumpang dari kapal turis. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan Vietnam adalah institusi yang memiliki otoritas untuk memberikan lisensi kepada kapal berbendera asing yang akan melakukan ketiga kegiatan di atas.

Sedangkan terkait aktivitas dari transportasi barang internasional (barang impor dan ekspor), saat ini tidak ada batasan teknis yang berlaku untuk perusahaan pelayaran asing. Secara spesifik, berdasarkan komitmen WTO, perusahaan asing diberikan kesempatan untuk mendirikan perusahaan kapal di Vietnam sejak tahun 2012. Meskipun demikian, berdasarkan peraturan undang-undang, cakupan aktivitasnya sangat terbatas yaitu pemasaran dan penjualan jasa transportasi laut, perwakilan dari pemilik barang, *business information supply, transportation documents handling; supply of sea transportation, shipping agency services and agency services for seagoing transportation*.

Selain Vietnam, India juga menetapkan kebijakan *cabotage* dimana membatasi penggunaan kapal laut berbendera negara asing

untuk mengangkut kargo antarpelabuhan di dalam India. Perusahaan penyewaan kapal di India harus mendapatkan izin dari DG Shipping sebelum menyewakan kapalnya ke perusahaan asing untuk mengangkut kargo. Perusahaan penyewaan kapal di India wajib menyerahkan form permintaan kepada *Indian National Shipowners Association* (INSA) untuk mengurus kapasitas kapal. Lalu setelah mendapatkan sertifikat dari INSA, perusahaan penyewaan kapal India dapat menyewakan kapalnya kepada kapal berbendera asing. Meskipun dernikian, Pemerintah India sudah mengubah kebijakan *cabotage* untuk mendorong perkembangan *transshipment* di India. Salah satu perubahan kebijakannya adalah mengizinkan perusahaan India untuk memiliki kapal berbendera asing dengan catatan memiliki kapal berbendera India dengan jumlah yang cukup dan kapal berbendera asing tersebut akan diklasifikasikan sebagai kapal yang dikontrol oleh India dan mendapatkan lisensi untuk melakukan kegiatan pelayaran di India berdasarkan peraturan bagian 406. Walaupun demikian, pada berbagai tender, kapal dengan klasifikasi tersebut mendapatkan prioritas kedua setelah *Indian-flag vessel*. Lebih dari itu, perusahaan kapal India harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Pemerintah India seperti jumlah minimal awak kapal warga India.

Negara maju seperti Amerika Serikat pun juga menerapkan asas *cabotage*. Di Amerika Serikat, definisi asas *cabotage* diperluas menjadi pengangkutan barang atau penumpang dari satu titik ke titik lain di dalam wilayah Amerika Serikat harus dilakukan oleh angkutan yang dinaungi hukum Amerika Serikat dan mempekerjakan penduduk Amerika Serikat. Definisi tersebut menunjukkan makna bahwa seluruh pengangkutan di antara dua titik di dalam wilayah Amerika Serikat harus dilakukan oleh armada dan penduduk Amerika Serikat. Artinya, Amerika Serikat menerapkan asas *cabotage* pada semua moda, baik pengangkutan udara, laut, kereta api, maupun pengangkutan oleh truk.<sup>32</sup>

---

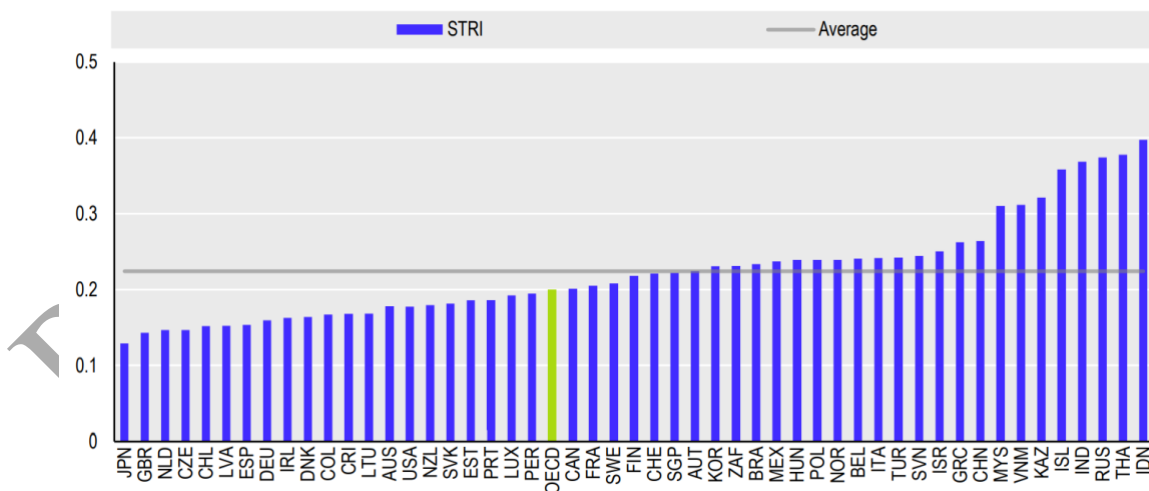
<sup>32</sup> Febiyansah, P. T., "Kebijakan Maritim dan Transformasi Industri Pelayaran Indonesia dalam Kerangka Penerapan Asas *Cabotage*", *Jurnal Ekonomi Pembangunan LIPI*, 18(1), 2010, hal. 71.

Penerapan asas cabotage berkaitan erat dengan indeks pembatasan atau *restrictiveness index*. The Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) menjelaskan bahwa terdapat dua macam pembatasan kapal asing dalam rangka penerapan asas cabotage, yaitu kapal berbendera asing sepenuhnya dikecualikan dari asas cabotage tanpa pengecualian dan kapal berbendera asing yang dikecualikan sebagian. Tabel 2 menunjukkan perbedaan sistem penerapan kebijakan asas cabotage pada beberapa negara OECD. Pada Tabel 2 dapat dilihat Indonesia menerapkan pembatasan terkait kebijakan asas cabotage secara sebagian. Hal ini sejalan dengan *Service Trade Restrictiveness Index (STRI)* yang dikeluarkan OECD yang mengkuantifikasikan dalam lima kategori pembatasan, yaitu (1) pembatasan masuknya asing, (2) pergerakan orang, (3) hambatan untuk kompetisi, (4) transparansi peraturan, dan (5) tindakan diskriminatif lainnya yang berdampak pada kemudahan berbisnis. Berdasarkan hasil nilai STRI (Gambar 3), Indonesia memiliki nilai angka STRI paling tinggi di antara negara-negara lainnya, bahkan jauh di atas rata-rata. Nilai STRI Indonesia jauh di atas rata-rata, yaitu 0,40 sedangkan rata rata hanya sekitar 0,22.

**Tabel 2.** Penerapan Asas Cabotage di Beberapa Negara

Type of policy	Definition	Countries
Fully protected cabotage policies	Policies that fully protect the maritime cabotage industry and which do not allow foreign shipowners. When they do, very strict conditions apply for very short periods	Japan, the USA, Peru
Controlled protectionist cabotage policies	Policies that protect the maritime cabotage industry, but which allow the entrance of foreign owners under controlled condition through the granting of permits or licences	France, Germany, Italy, Greece, Portugal, Spain, Finland, Sweden, Lithuania, Slovenia, Bulgaria, Romania, Croatia, Angola, Morocco, Libya, Tanzania, Kenya, Turkey, Russia, Jordan, India, South Korea, Myanmar, Thailand, Vietnamese, Taiwan, Canada, Mexico, Cuba, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Venezuela, Brazil, Uruguay, Argentine, Chile, Colombia, Ecuador, The Philippines, New Zealand
Partially protected cabotage policies	Policies that protect the maritime cabotage industry, but which have adopted liberalized measures in certain cabotage market segments	Mozambique, Malaysia, Indonesia, China, Egypt
Controlled liberalized cabotage policies	Policies that allow the entrance of foreigner shipowners into the maritime cabotage industry at the expense of a licencing system	Australia
Fully liberalised cabotage policies	Policies that allow the entrance of foreigner shipowners into the maritime trades. No limitations exist	Belgium, The Netherlands, Denmark, Ireland, United Kingdom, Norway, Iceland, Malta, Cyprus, Estonia, Latvia, Poland, Nigeria, South Africa, Namibia, United Arab Emirates, Lebanon, Brunei, Cambodia, Singapore

Sumber: Casaca & Lyridis, 2018.

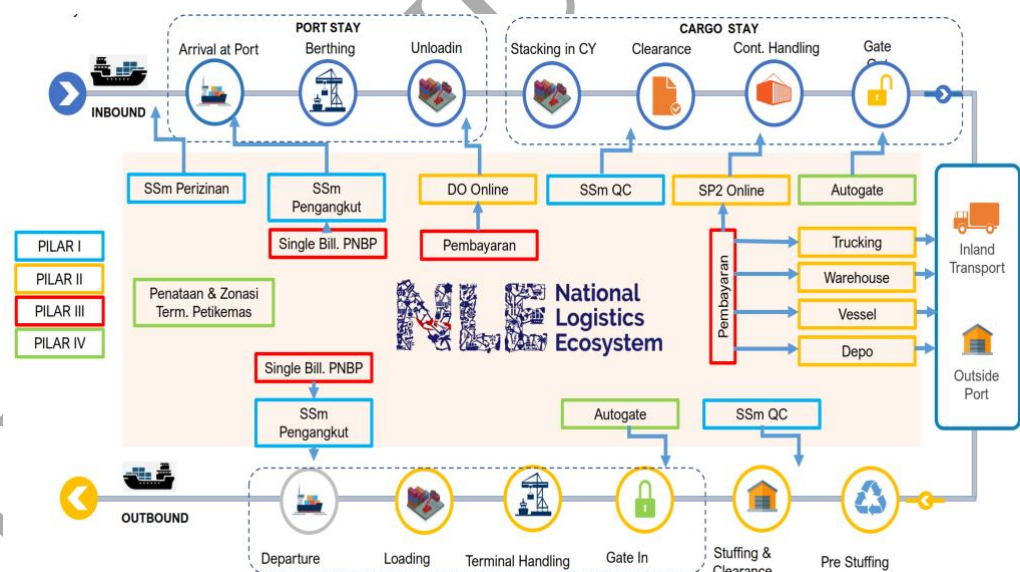


Sumber: OECD, 2023.

**Gambar 3.** STRI Beberapa Negara Tahun 2022

## 2. Biaya Angkut Logistik

Kondisi biaya logistik Indonesia lebih tinggi dari pada negara tetangga, performa logistik (Logistics Performance Index & Trading Across Border) stagnan mengindikasikan inefisiensi logistik di Indonesia. Oleh karena itu diperlukan suatu terobosan desain tata kelola logistik nasional yang dapat memperbaiki kinerja logistik nasional. Kemudian lahir lah NLE yang merupakan ekosistem logistik yang menyelaraskan arus lalu lintas barang dan dokumen, sejak kedatangan sarana pengangkut hingga barang tiba di gudang. Prinsip NLE adalah kolaborasi melalui pertukaran data, simplifikasi probis, penghilangan repetisi dan duplikasi, dan didukung dengan teknologi informasi. Pada Gambar 4 dapat dilihat bagaimana peran layanan NLE pada Alur Logistik Pelabuhan. Diharapkan pilar I s.d IV mampu memicu efisiensi proses logistik, sehingga memberikan penurunan biaya dan waktu.<sup>33</sup>



**Gambar 4.** NLE pada Alur Logistik Pelabuhan

Akademisi Fakultas Hukum, Prof. S.M. Noor menyatakan bahwa selama ini regulator pelabuhan memanfaatkan peraturan daerah (perda) di wilayahnya yang menyebabkan semakin besarnya biaya perjalanan pelayaran komersial dan alur logistik wilayah

<sup>33</sup> Disampaikan Sodikin, Kasubdit Patroli Laut, Direktorat Jenderal Bea Cukai Kementerian Keuangan pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

perwilayah di Indonesia. Contohnya harga semen di Makassar dengan patokan antara Rp40 ribu-60ribu per sak sementara di kota-kota besar di Papua seperti di Jayapura, Sorong, Wamena dll terpatok pada kisaran harga Rp300 ribu-400 ribu per sak karena tingginya biaya pengangkutan laut. Selain itu, beberapa pelabuhan singgah (*transit port*) juga mengenakan biaya berdasarkan pada perda setempat, apalagi jika menerapkan biaya-biaya yang mengacu pada ego sektoral masing-masing lembaga terkait, misalnya biaya-biaya dari pemda, institusi perhubungan, serta dari institusi perikanan dan kelautan. Hal ini juga semakin memberatkan biaya angkut logistik.<sup>34</sup>

Lain halnya dengan KSOP Utama Makassar yang menilai bahwa terkait biaya logistik sebenarnya biaya *port to port* sudah sangat rendah. Namun yang menjadi masalah adalah biaya logistik di darat. Selain itu perlu juga diperhatikan mengenai biaya *transshipment* agar jangan sampai menambah biaya angkut logistik menjadi semakin mahal.<sup>35</sup>

### **3. Penetapan Aturan PPN dan PNPB dalam Angkutan Logistik**

Jika bicara dari sisi sektor pelayaran, banyak sekali yang sudah diberikan ke sektor pelayaran. Hal ini sudah berlaku lama. Yang pertama impor kapal, suku cadangnya, alat kelengkapan kapal, alat perlengkapan kapal yang dilakukan alat perniagaan nasional, jasa ASDP nasional itu tidak dipungut PPN 11%. Ini merupakan fasilitas yang sudah lama sejak 2015, termasuk jasa-jasanya, jasa pelabuhan, jasa pemandu, ditambah jasa labuh dan jasa perawatan kapal. Ini merupakan dukungan yang sangat besar. Ada di PP No. 49 Tahun 2022. Yang kedua, Biaya logistik disini jasa angkutan umum di air dari dulu dibebaskan PPN. Ini meliputi jasa di laut, sungai dan laut, dan penyeberangan. Ketiga, besaran

---

<sup>34</sup> Prof. S.M. Noor, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

<sup>35</sup> KSOP Utama Makassar, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 21 Februari 2024.



tertentu untuk jasa *freight forwarding*, dikenakan 1,1%, hanya mengambil jasanya saja, bukan ongkos angkut kapalnya. PPN tidak dipungut atas BBM kapal angkutan luar negeri, karena akan dipakai ke luar negeri. Skema pemerintah adalah skema subsidi dan kompensasi, seperti angkutan darat yang bersubsidi.<sup>36</sup>

Sampai saat ini PNBPN keimigrasian di pelabuhan dalam skema NLE tidak ada sehingga 0 rupiah. Sementara itu di TU dan TUKS kalau di skema keimigrasian terutama di TUKS, operasionalnya 0 rupiah karena hanya izin saja.<sup>37</sup>

Tarif PNBPN dan jenis PNBPN yang dikenakan di lingkungan kementerian kelautan dan perikanan diatur dalam PP Nomor 85 Tahun 2021 tentang Jenis dan Tarif Atas Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Kelautan dan Perikanan. Karena di pelabuhan kami adalah Pelabuhan Perikanan, di mana tarifnya relatif murah yaitu per meter per panjang kapal per seperempat mile seharga Rp.750,00. KKP ruang lingkupnya hanya di pelabuhan perikanan, bahkan syahbandarnya pun Syahbandar Pelabuhan Perikanan bahkan dalam UU tentang Cipta Kerja, ahli hukumnya pun ahli hukum terkait dengan UU Perikanan.<sup>38</sup>

Terkait dengan pemberlakuan pajak di daerah-daerah/antar daerah, pemberlakuan pajak di Makassar berbeda dengan Batam. Di Batam diberlakukan bebas pajak karena merupakan daerah khusus, sedangkan Makassar tidak. Hal ini yang menyebabkan daerah lain menjadi sulit bersaing.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Disampaikan Hestu Yoga S, Direktur Peraturan Perpajakan Direktorat Jenderal Pajak, Kementerian Keuangan pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 15 Januari 2024.

<sup>37</sup> Disampaikan Ari Budijanto, Analis Kemigrasian Ahli Utama Pembina Utama Madya, Direktorat Jenderal Imigrasi Kementerian Hukum dan HAM pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

<sup>38</sup> Disampaikan Saiful Umam, Ketua Tim Kerja Pemeliharaan dan Perawatan Sarana Pengawasan Direktorat Pemantauan dan Operasi Armada Kementerian Kelautan dan Perikanan RI pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

<sup>39</sup> PT IKI, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 21 Februari 2024.

#### 4. Pelayaran Rakyat

Saat ini kondisi pelayaran rakyat memperlihatkan, jumlah armadanya semakin menurun. Selain itu, kondisi pelabuhan juga belum dilengkapi fasilitas yang sesuai dengan karakteristik usahanya. Ada empat persoalan dasar yang dihadapi pelaku usaha pelayaran rakyat, yakni kemudahan perizinan, kemudahan mengakses sumber pembiayaan, perlindungan usaha, dan pembentukan SDM.<sup>40</sup> Sejak tahun 2017, Kemenhub menganggarkan pembangunan kapal pelayaran rakyat sebanyak 138 unit yang digarap secara bertahap. Dalam rangka mewujudkan sasaran RPJMN, RKP 2017 memberi arahan pelaksanaan kegiatan prioritas nasional yaitu pembangunan dan pengembangan transportasi laut, yang salah satunya mengamanatkan revitalisasi pelayaran rakyat.<sup>41</sup> Kegiatan di sektor pelayaran rakyat yang terdapat pada pasal 15 dan 16, masih banyak diwarnai inefisiensi dan tingkat keselamatan yang rendah. Oleh karena itu, upaya peningkatan kinerja pelayaran rakyat serta pemberdayaan pelaku kegiatan ini harus dilakukan secara efektif dan terukur. Perizinan yang ada atau yang akan disusun harus dalam semangat mendukung sektor ini, bukan kontra produktif yang malah akan mematikan pelayaran rakyat.<sup>42</sup>

Dari segi regulasi, pelayaran rakyat memang sudah diatur dalam UU tentang Pelayaran. Namun sebaiknya di dalam aturan turunan dapat diatur secara detail mengenai pelayaran rakyat yang menjadi *feeder* dari kapal keperintisan dan/atau tol laut. Hal tersebut perlu dipertimbangkan karena ada beberapa wilayah yang tidak dapat disinggahi kapal baja/kapal besar dan dapat menjadi pilihan untuk menyambungkan wilayah-wilayah terluar. Selain itu kondisi ketidakseimbangan antara *supply* dan *demand* dari pelayaran rakyat menyebabkan frekuensi berlayar kapal pelayaran rakyat menjadi

---

<sup>40</sup> Rully Indrawan, disampaikan pada Diskusi dalam Rangka Penyusunan Naskah Akademik dan Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 17 Oktober 2023.

<sup>41</sup> Disampaikan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan RI pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 15 Januari 2024.

<sup>42</sup> Disampaikan Said, Dosen Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura pada acara FGD RUU Pelayaran di Universitas Tanjungpura Pontianak, 20 Februari 2024.

sedikit, bisa 6 bulan sekali. Hal ini juga perlu menjadi perhatian untuk segera dicarikan solusinya, apakah melalui undang-undang atau turunannya.<sup>43</sup>

Dari praktik penyelenggaraan pelayaran rakyat yang selama ini dilakukan, terdapat beberapa permasalahan yang ditemukan, antara lain:

- a) Pelayanan bisnis pelayaran rakyat masih tradisional dikarenakan dukungan informasi yang minim, kini banyak pelanggan yang meninggalkannya karena kurang praktis dan kurang kepercayaan terhadap angkutan barangnya.
- b) Pihak pengguna hanya bisa berkomunikasi dengan tatap muka dan sambungan telepon. Dengan adanya kendala tersebut maka dibutuhkan dukungan penerapan sistem digitalisasi layanan.
- c) Pemilik barang yang hendak mengirimkan barangnya harus mengirimkan dengan jumlah berlebih dikarenakan pasti ada kerusakan ataupun kehilangan muatan dikarenakan proses perpindahan barang saat ini.
- d) Kemampuan untuk *tracking* dan *tracing* perlu ditingkatkan, antara lain dengan:
  - Prosedur identifikasi dan penyusuran serta penelusuran produk/komoditi dari tahap produksi, distribusi, dan instalasi;
  - Ketersediaan informasi tentang bagian-bagian yang terdapat dalam sebuah produk/komoditi, seperti spesifikasi, status produk/komoditi, jumlah, dan lain-lain;
  - Penggunaan alat pelacak muatan berupa barcode scanner dan *website*.

Pada pasal 116 terdapat kewajiban menjamin keselamatan yang komprehensif meliputi kawasan perairan, pelabuhan, lingkungan maritim. Terdapat beberapa kecelakaan di kawasan perairan (laut, sungai dan danau, serta penyeberangan) yang disebabkan kerusakan/malfungsi kapal, kurang terampilnya SDM, atau kurang

---

<sup>43</sup> KSOP Utama Makassar, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 21 Februari 2024.

disiplinnya SDM. Hal ini masih memerlukan banyak peningkatan, apalagi terkait dengan pelayaran rakyat yang masih bersifat tradisional. Butuh penguatan di undang-undang agar aspek keselamatan dapat dijadikan persyaratan/izin sehingga dapat dicapai zero accident di bidang pelayaran. Tidak semua kapal yang digunakan dalam angkutan penumpang atau barang memiliki sertifikat.<sup>44</sup>

Masalah keselamatan juga menjadi hal utama dalam pelayaran rakyat. Hal ini disebabkan kapal pelayaran rakyat masih tradisional sehingga minim dari keselamatan. Selain itu untuk pengaturan pelayaran rakyat, perlu pengaturan mengenai alur pewilayahan kerja dengan tol laut agar tidak memengaruhi kebutuhan pelayaran rakyat agar tidak mati. Oleh karena itu dibutuhkan keselarasan antara pelayaran rakyat dengan tol laut. Adapun dukungan yang dibutuhkan pelayaran rakyat di antaranya kepastian muatan; modal; kelaikan kapal; bahan baku dan komponen kapal; penyediaan sarana dan prasarana pelabuhan; serta pengembangan kapasitas.<sup>45</sup>

## **5. Tol Laut**

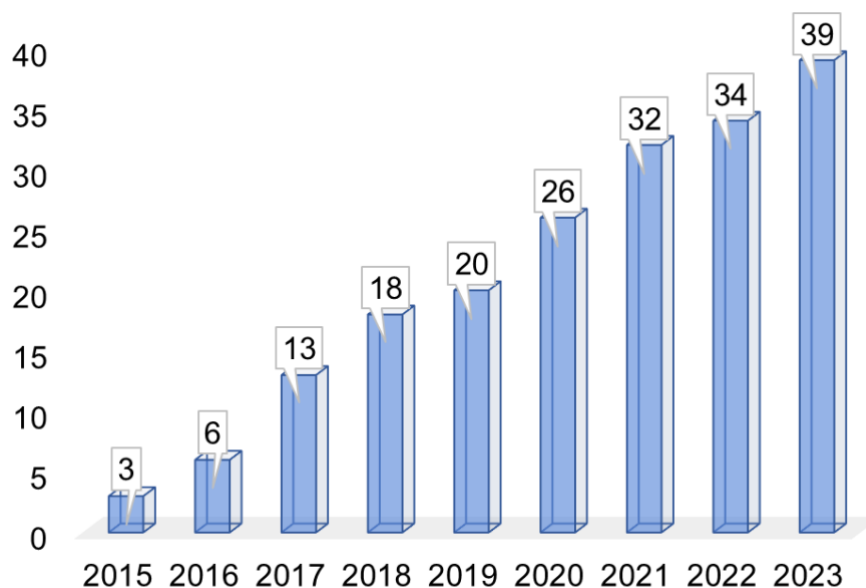
Sejak program tol laut dicanangkan pertama kali pada 4 November 2015, kinerja Tol Laut terus menunjukkan peningkatan, baik berupa peningkatan trayek, total pelabuhan yang disinggahi, kapasitas daya angkut kapal, maupun jumlah muatan. Pada tahun 2023 ini, penyelenggaraan kewajiban pelayanan tol laut telah melayani 39 trayek dengan menggunakan 38 kapal yang menyinggahi 115 pelabuhan (Gambar 5). Jumlah ini meningkat signifikan sejak diluncurkan pada tahun 2015 yaitu sebanyak 3 trayek dan 3 kapal, yang menyinggahi 11 pelabuhan. 39 trayek Tol Laut tahun 2023 meliputi 20 trayek operator negara dan 19 trayek operator swasta, di mana 20 trayek operator

---

<sup>44</sup> Disampaikan Said, Dosen Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura pada acara FGD RUU Pelayaran di Universitas Tanjungpura Pontianak, 20 Februari 2024.

<sup>45</sup> Dr. Andi Sitti Chairunnisa, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

negara terdiri dari PT Pelni (11 trayek); PT ASDP (5 trayek); dan PT Jakarta Lloyd (4 trayek).



Sumber: Berbagai sumber, diolah.

**Gambar 5.** Jumlah Trayek Tol Laut 2015-2020

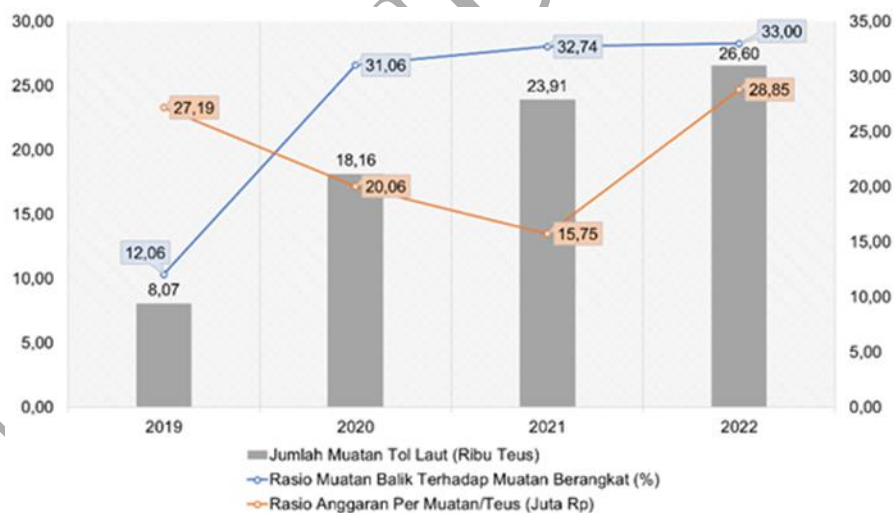
Selain itu, pada tahun 2015 tercatat realisasi muatan kapal sebanyak 88 Teus dan 30 ton. Kemudian tahun 2016 meningkat menjadi 2.742 Teus dan 4.159 ton; 2017 (233.139 ton); 2018 (234.305 ton); 2019 (8.067 Teus); 2020 (18.128 Teus); 2021 (23.880 Teus dan 842,85 ton), dan pada tahun 2022 realisasi muatan kapal tol sebanyak 28.991 Teus dan 983 ton.<sup>46</sup>

Saat ini pelaksanaan Tol Laut didasari oleh Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang Dalam Rangka Pelaksanaan Tol Laut yang diikuti dengan terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 161 Tahun 2015 tanggal 16 Oktober 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 168 Tahun 2015 tentang Tarif Angkutan Barang Dalam Negeri dan Bongkar Muat Dalam Rangka Pelaksanaan Tol Laut. Program yang telah dimulai pada tahun 2015 ini, sampai dengan tahun 2020 telah mengoperasikan 26 trayek

<sup>46</sup> “Realisasi Muatan Kapal Tol Laut Terus Meningkat”, <https://mediaindonesia.com/ekonomi/603876/realisasi-muatan-kapal-tol-laut-terus-meningkat>, diakses 15 Oktober 2023.

angkutan barang tol laut, 110 trayek pelayaran perintis dan 6 trayek kapal ternak.<sup>47</sup>

Meskipun jumlah muatan tol laut sejak diluncurkan mengalami peningkatan, kinerja tol laut masih relatif belum optimal. Salah satu indikasi belum optimalnya pelaksanaan tol laut yaitu rasio muatan balik yang belum sebanding dengan muatan berangkat pada periode 2019-2022, meskipun memiliki kecenderungan meningkat setiap tahun. Rasio muatan balik pada 2019 sebesar 12,06% dari muatan berangkat dan kemudian meningkat menjadi 33% pada 2022. Selain itu, belum optimalnya pelaksanaan tol laut juga terlihat dari efisiensi anggaran. Pada periode 2019-2021, efisiensi penggunaan anggaran mengalami kecenderungan penurunan setiap tahun yang terlihat dari rasio anggaran per muatan yang cenderung menurun pada tahun 2019-2021. Namun pada 2022 kembali mengalami peningkatan (Gambar 6).



Sumber: Kementerian Perhubungan, diolah (2023).

**Gambar 6.** Kinerja Tol Laut 2019-2022

Berdasarkan catatan kinerja muatan dan efisiensi anggaran tersebut, perlu dilakukan optimalisasi dan efisiensi pelaksanaan tol laut di masa mendatang. Optimalisasi tersebut juga dibutuhkan

<sup>47</sup> “Transportasi laut pegang peranan strategis untuk merajut keberagaman Indonesia dan Mendorong pertumbuhan ekonomi”, <https://dephub.go.id/post/read/transportasi-laut-pegang-peranan-strategis-untuk-merajut-keberagaman-indonesia-dan-mendorong-pertumbuhan-ekonomi>, diakses 23 Desember 2022.

apabila dikaitkan dengan tujuan dari pelaksanaan program tol laut itu sendiri. Salah satu tujuan dari program tol laut yang dirintis sejak 2015 adalah menurunkan disparitas harga antarwilayah, yakni antar wilayah barat Indonesia dengan timur Indonesia. Sejak dirintis hingga saat ini, pemerintah mengklaim bahwa daerah yang dilalui oleh tol laut telah menikmati penurunan harga barang antara 20-30 persen. Angka tersebut menunjukkan bahwa tol laut berhasil mengurangi disparitas harga antara wilayah barat Indonesia dengan wilayah timur Indonesia, termasuk daerah 3TP (Bisnis, 2021). Hal tersebut senada dengan penelitian Nur et.al (2020)<sup>48</sup> yang menemukan bahwa terjadi penurunan harga kebutuhan pokok di Kalabahi ibukota Kabupaten Alor yang merupakan daerah yang dilalui tol laut sejak 2015. Dengan membandingkan harga kebutuhan pokok sebelum tol laut dan saat berjalannya program, penelitian Nur et.al (2020) menemukan bahwa terjadi penurunan harga kebutuhan pokok sebesar 11-20 persen. Kondisi yang relatif sama juga terjadi di Kabupaten Morotai yang juga daerah yang dilalui oleh tol laut. Bupati Kabupaten Pulau Morotai mengakui bahwa terjadi penurunan harga barang di wilayahnya, di mana sekitar 5-15 persen<sup>49</sup>. Penelitian Saragi et.al (2018) juga menunjukkan terjadi penurunan harga bahan pokok dan beberapa barang penting sebesar 4-20 persen di Anambas, Waingapu, Sabu Raijua, Lantoka, Dobo, dan Waimena<sup>50</sup>. Dampak positif penurunan juga terjadi pada beberapa harga komoditas secara spesifik di beberapa daerah pada kuartal pertama 2021. Sebagai contoh, harga besi baja konstruksi 16 mm di Kabupaten Halmahera Selatan yang diangkut melalui tol laut adalah Rp119.000/Kg, jauh lebih rendah dibandingkan apabila tidak melalui tol laut yang mencapai Rp200.000/Kg (KSP,

---

<sup>48</sup> Nur, Hasan Iqbal, Achmadi, Tri, dan Verdifauzi, Aditya, "Optimalisasi Program Tol Laut Terhadap Penurunan Disparitas Harga: Suatu Tinjauan Analisis", *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, Vol. 22, 2020, Hal. 1-12.

<sup>49</sup> Info Maritim. 2020. Transportasi Laut Merajut Keberagaman dan Dorong Pertumbuhan Ekonomi. Info Maritim, Edisi 8, Tahun 2020, Hal 7.

<sup>50</sup> Saragi, Frenky Kristian., Mamahit, Desi Albert., dan Prasetyo, Tri Yoga Budi. 2018. Implementasi Pembangunan Tol Laut Untuk Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Keamanan Maritim*, 4(1), 2018.

2021).<sup>51</sup> Komoditas lain yang mengalami perubahan harga signifikan di antaranya harga Daging Ayam Ras di Kabupaten Buru Selatan turun dari Rp60.000/Kg menjadi Rp45.000/Kg, dan harga kedelai di Kabupaten Muna turun dari Rp15.000/Kg menjadi Rp9.600/Kg (KSP, 2021).

Perubahan-perubahan harga di atas merupakan salah satu gambaran bahwa tol laut memang sudah memberikan dampak positif terhadap penurunan disparitas harga. Namun, dampak positif tersebut masih kurang signifikan atau optimal. Hal tersebut terlihat dari masih adanya beberapa daerah yang tidak merasakan perbedaan harga sebelum dan sesudah adanya program tol laut. Salah satunya adalah masyarakat di Kabupaten Biak Numfor<sup>52</sup>, Kabupaten Fak-Fak, dan Kabupaten Asmat<sup>53</sup>. Hal tersebut juga di akui oleh pemerintah, dimana pelaksanaan tol laut masih perlu dioptimalisasi<sup>54</sup>. Oleh karena itu, optimalisasi penyediaan layanan tol laut bersubsidi masih sangat diperlukan di masa mendatang.

Menurut akademisi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Prof. S.M. Noor, dalam pelaksanaannya tol laut mengalami mati suri karena kurangnya muatan dan banyaknya pungutan di laut. Pada awal pemerintahan, Presiden Jokowi telah menetapkan apa yang disebut dengan tol laut. Sesungguhnya ide tersebut cukup cemerlang sebab dapat langsung memotong biaya-biaya tinggi (*high cost*) di bidang pelayaran. Namun dalam perjalanannya, tol laut mengalami mati suri. Dalam tol laut terdapat program menarik yang dicanangkan pemerintah, yaitu pengadaan kapal-kapal Sabuk Nusantara untuk melayani pulau-pulau terpencil dan terluar. Namun kemudian semua kapal Sabuk Nusantara itu mati. Menurutnya, berhentinya beberapa

---

<sup>51</sup> KSP. 2021. Sukses Tekan Disparitas Harga, Tol Laut Perlu Optimalisasi. Diakses dari <https://www.ksp.go.id/sukses-tekan-disparitas-harga-tol-laut-perlu-optimalisasi.html> , pada 16 Oktober 2023.

<sup>52</sup> Kompas. 2020. Tol Laut Belum Efektif Tekan Harga di Biak Numfor. Diakses dari <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2020/03/10/tematik-cetak-tol-laut-belum-efektif-tekan-harga-di-biak-numfor/> , pada 16 Oktober 2023.

<sup>53</sup> Sindonews. 2019. Pengusaha Surabaya Keluhkan Efektivitas Tol Laut ke Papua. Diakses dari <https://daerah.sindonews.com/artikel/jatim/14482/pengusaha-surabaya-keluhkan-efektivitas-tol-laut-ke-papua> , pada 16 Oktober 2023.

<sup>54</sup> Kementerian Perhubungan. 2021. Pemerintah Terus Pacu Kinerja Tol Laut. Diakses dari <http://www.dephub.go.id/post/read/pemerintah-terus-pacu-kinerja-tol-laut> , pada 16 Oktober 2023.



Sabuk Nusantara disebabkan volume keberadaan logistik yang akan dikirim. Jadi bukan karena komoditas tidak ada, akan tetapi pengusaha tidak berminat lagi mengekspedisikan barangnya karena tingginya biaya ekspedisi. Selain itu pemilik barang juga harus menunggu biaya ekstra ekspediter, biaya sandar di pelabuhan transit, biaya keamanan, sewa parkir pelabuhan, dan lain sebagainya.<sup>55</sup>

Menurut Said B, akademisi Universitas TanjungPura, tol laut dirasa kurang tepat secara istilah, karena istilah tol itu tidak berkorelasi dengan tingginya mobilitas tapi berkorelasi dengan (pelayanan) berbayar, masih kurang efektif dan memerlukan banyak peningkatan. Untuk pengangkutan hasil perikanan, program tol laut masih kekurangan kontainer berpendingin/*reefer container* (dikapal), *cold storage* (di gudang) dan lainnya. Pulau Kalimantan sebagai salah satu pulau besar, tidak disinggahi oleh program tol laut, jika menurunkan disparitas harga menjadi tujuan program ini, tentunya pulau Kalimantan juga dapat menjadi titik lokasi persinggahan program tol laut.<sup>56</sup>

Adapun kendala terbesar dalam pelaksanaan tol laut yaitu menjaga frekuensi kapal secara rutin dan tepat waktu. Selama ini kapal cenderung terlambat ke arah Indonesia Timur karena harus menunggu konsolidasi muatan. Konsolidasi ini membuat kapal harus menunggu muatan yang belum siap angkut saat kapal datang. Kendala lainnya yaitu mengendalikan biaya logistik di luar biaya pelayaran atau pengangkutan yang disubsidi tol laut, seperti *Terminal Handling Charge*, biaya tenaga kerja bongkar muat pelabuhan bongkar 3TP, biaya gudang, biaya konsolidasi muatan, biaya pengurusan, dan biaya moda transportasi lainnya.<sup>57</sup>

Hal yang sama juga dikemukakan oleh akademisi Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Andi Sitti Chairunnisa. Menurutnya

---

<sup>55</sup> Prof. S.M. Noor, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

<sup>56</sup> Disampaikan Said, Dosen Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura pada acara FGD RUU Pelayaran di Universitas Tanjungpura Pontianak, 20 Februari 2024.

<sup>57</sup> Rinaldi Mohammad Azka, "Dimarahi Jokowi Soal Tol Laut, Kemenhub Buka Kendala Sebenarnya", <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200308/98/1210461/dimarahi-jokowi-soal-tol-laut-kemenhub-buka-kendala-sebenarnya>, diakses 16 Oktober 2023.

permasalahan utama dalam kebijakan tol laut adalah ketidakseimbangan muatan balik (30%) yang mengakibatkan terjadinya ketidakseimbangan biaya logistik. Dalam hal ini, jangkauan pelayanan tol laut masih perlu memerhatikan struktur ruang, yaitu keterhubungan pusat-pusat pertumbuhan wilayah dalam penyusunan trayek tol laut.<sup>58</sup>

Sama halnya dengan KSOP Utama Makassar yang juga menyatakan bahwa permasalahan tol laut adalah ketidaseimbangan muatan berangkat dengan muatan balik, seringkali muatan balik kosong. Permasalahan ini sebenarnya bergantung pada kemampuan pemda dalam mengoptimalkan komoditas lokalnya. Hinterland juga perlu dikembangkan karena perusahaan pelayaran cenderung akan mencari trayek yang lebih menguntungkan. Pada akhirnya keberhasilan program tol laut ini sangat bergantung pada kemampuan pemerintah pusat (Kementerian Pertanian, Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Lainnya) dan pemerintah daerah mengembangkan industri di sektor lainnya di daerah yang menjadi persinggahan tol laut.<sup>59</sup>

Selain kendala-kendala di atas, masih terdapat beberapa masalah dalam penyelenggaraan tol laut, di antaranya yaitu:

- a. *Imbalance trade*. Sejak dirilis tahun 2015, pelaksanaan layanan tol laut bersubsidi masih menghadapi permasalahan ketidakseimbangan antara muatan berangkat dengan muatan balik atau *imbalance trade*. Salah satu penyebab rendahnya muatan balik adalah minimnya sosialisasi, tidak tersedianya perwakilan operator di daerah yang menjadi kendala bagi pengguna jasa, pengurusan administrasi yang dirasakan masih sangat panjang, serta tidak adanya industri potensial atau minimnya barang jadi di daerah akibat kurangnya penguatan dari pemerintah daerah pada industri

---

<sup>58</sup> Dr. Andi Sitti Chairunnisa, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

<sup>59</sup> KSOP Utama Makassar, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 21 Februari 2024.

- skala kecil (Bisnis, 2019; HMTKP ITS; Bisnis, 2020; Kontan, 2020).
- b. Perencanaan trayek tol laut belum sepenuhnya melibatkan pemerintah daerah. Salah satu penentu efektivitas pencapaian kinerja penyediaan layanan tol laut bersubsidi adalah sejauh mana keterlibatan pemerintah daerah dalam perencanaan trayek tol laut. Hal tersebut didasarkan pada pemikiran bahwa pemerintah daerahlah yang mengetahui secara detail kondisi di wilayah administrasinya, mulai dari sarana dan prasarana, kebutuhan komoditas wilayah, hingga komoditas unggulan wilayahnya. Hasil pemeriksaan BPK RI terhadap pengelolaan pelayanan tol laut menemukan bahwa pemerintah daerah belum sepenuhnya terlibat dalam pengusulan agar pelabuhan di wilayahnya menjadi pelabuhan yang disinggahi kapal tol laut dan trayek tol laut yang memiliki rute menyinggahi pelabuhan di wilayah pemerintah daerah tersebut telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan (BPK RI, 2020).<sup>60</sup>
- c. Fasilitas sarana dan prasarana pelabuhan yang kurang memadai. Kelancaran pelaksanaan tol laut sangat ditentukan oleh ketersediaan sarana dan prasarana pelabuhan yang memadai dalam mendukung proses bongkar muat kapal yang bersandar di pelabuhan yang menjadi rute penyediaan layanan tol bersubsidi. Saat ini, masih banyak pelabuhan singgah yang dilalui tol laut belum memadai. Belum memadainya ketersediaan sarana dan prasarana pelabuhan singgah menjadi salah satu penyebab masih rendahnya volume muatan tol laut dalam periode tahun 2015-2019 (HMTKP ITS, 2019). Belum memadainya sarana dan prasarana pelabuhan juga tercermin dalam hasil pemeriksaan BPK atas pengelolaan tol laut, antara lain:
- 1) Terdapat 22 (dua puluh dua) lokasi pelabuhan dari 61 (enam puluh satu) pelabuhan memiliki kapasitas dermaga kurang dari kapasitas kapal tol laut yang akan sandar.

---

<sup>60</sup> BPK RI. 2020. Laporan Hasil Pemeriksaan Kinerja Atas Pengelolaan Pelayanan Angkutan Barang Tol Laut Pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Dan Instansi Terkait Lainnya. Jakarta: Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia.

- 2) Terdapat dermaga yang panjangnya sama atau bahkan kurang dari panjang kapal, sehingga mengganggu keamanan dan keselamatan kapal untuk bersandar.
- 3) Terdapat dermaga yang patah dan rusak sepanjang 50 (lima puluh) meter di Dermaga Pelabuhan Pomako yang berada di Timika.
- 4) Terdapat dermaga yang kekuatannya di bawah kapal tol laut sehingga tidak dapat disandari (misalnya Pelabuhan Adonara yang hanya memiliki kekuatan 1.000 GT), atau riskan untuk disandari (misalnya: Pelabuhan Saumlaki - kekuatan 3.000 GT disandari kapal 8.000 GT, Pelabuhan Soasio - kekuatan 1.000 DWT disandari kapal berkekuatan 3.000 DWT, dan Pelabuhan Selat Lampa - kekuatan 2.000 GT disandari kapal berkekuatan 3.300 GT).
- 5) Beberapa pelabuhan tidak memiliki lapangan penumpukan sehingga kegiatan bongkar muat barang harus dilakukan di dermaga dan terdapat pelabuhan yang memiliki lapangan penumpukan namun kurang layak.
- 6) Alat bongkar muat belum memadai pada beberapa pelabuhan. Beberapa pelabuhan terdapat kendala kurangnya jumlah dan kedisiplinan tenaga kerja bongkar muat (TKBM), sehingga ketika ada kapal tol laut yang bersandar tidak dapat segera dilakukan bongkar muat.

## **6. Eksistensi Penjaga Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*)<sup>61</sup>**

Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) Indonesia atau *Indonesia Sea and Coast Guard* berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. KPLP bertugas mengamankan pelayaran di Indonesia. Namun demikian, keamanan maritim bukan hanya menjadi tugas pokok angkatan laut sebagai tulang punggung penyangga utama keamanan maritim sebuah negara, tetapi tidak lepas dari dukungan instansi non-militer (sipil) yang tugas dan fungsinya melekat erat pada aspek-aspek

---

<sup>61</sup> Badan Keahlian Setjen DPR RI, Kajian Atas UU di Bidang Transportasi, Maret 2023.

pengawasan keamanan dan keselamatan maritim, dalam hal ini adalah *Coast Guard* (Penjaga Pantai) karena aspek-aspek tersebut secara teknis bukan merupakan yuridiksi angkatan laut.

Kepastian kelembagaan Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard/PLP*) berdasarkan UU tentang Pelayaran masih menjadi polemik dikarenakan terdapat kelembagaan lainnya yang mengatasnamakan *sea and coast guard* berdasarkan peraturan perundangan lainnya. Badan Keamanan Laut (Bakamla) lahir atas amanat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Bakamla merupakan kelanjutan dari Badan Koordinasi Keamanan Laut alias Bakorkamla. Eksistensi Bakamla hanya diatur oleh Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014, dan tidak ada Peraturan Pemerintah atau PP yang berstatus lebih tinggi dan kuat dibanding Perpres. Bakamla menginduk pada Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan.

Keberadaan KPLP di bawah Kementerian Perhubungan dan Badan Keamanan Laut (Bakamla) di bawah Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan membuat adanya tumpang tindih peraturan pelaksanaan penegakan hukum di laut. Kondisi ini juga membingungkan perwakilan dari negara asing yang kapalnya bermasalah di wilayah perairan Indonesia karena ada hal yang berlapis-lapis yang perlu dihadapi. Bagi operator kapal negara asing, mereka hanya memerlukan apa yang dilanggar dan apa konsekuensinya.

Pelaksanaan KPLP juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yuridiksi Indonesia. PP ini menjadi instrumen untuk mensinergikan dan mengkoordinasikan entitas pemerintah yang mempunyai kewenangan di laut. Pasal 3 PP 13/2022 menyebutkan bahwa penyelenggaraan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia meliputi:

- a. kebijakan nasional keamanan, keselamatan, dan penegakan

- hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- b. patroli;
  - c. pencarian dan pertolongan;
  - d. penegakan hukum;
  - e. sistem informasi keamanan dan keselamatan laut nasional; serta
  - f. pemantauan dan evaluasi.

Belum terwujudnya KPLP yang berdasarkan pengaturan dalam UU tentang Pelayaran disebabkan karena adanya permasalahan ego sektoral. Berdasarkan IMO, KPLP dimandatkan kepada Kementerian Perhubungan. Saat ini dibutuhkan satu lembaga yang secara khusus menangani keselamatan, keamanan, dan pengawasan di laut. Kebutuhan ini disebabkan karena adanya pengawasan yang berulang-ulang oleh lintas instansi. Secara empiris sebenarnya KPLP merupakan *sea and coast guard*. Namun karena penegakan bidang pelayaran bersifat lintas sektoral, maka penataan dan penegasan kembali SCG dalam UU tentang Pelayaran perlu dilakukan. Sebaiknya harus ada pengaturan terkait institusi mana yang menjadi *leader* atau embrio dalam menjalankan pengaturan tersebut. *Leader* tersebut yang bertanggungjawab mendirikan embrio SCG, di mana semua kewenangan dan lembaga lintas sektoral terakomodir dalam embrio dimaksud. Dalam hal ini koordinasi lintas sektoral dengan mengurangi ego sektoral sangat diperlukan karena penindakan di laut bersifat lintas sektoral.<sup>62</sup>

Saat ini terdapat 4 lembaga yang menangani sebuah kapal di pelabuhan, yaitu *customs, immigration, quarantine, and security*. Keempat lembaga tersebut memiliki fungsi masing-masing. *Customs* terkait dengan muatannya. *Immigration* terkait dengan orangnya. *Quarantine* terkait dengan kesehatan, baik kapal maupun kru. Lalu *security* terkait dengan kelaiklautan sebuah

---

<sup>62</sup> KSOP Utama Makassar, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 21 Februari 2024.

kapal.<sup>63</sup>

## 7. Penegakan Hukum di Bidang Pelayaran

Isu keamanan laut bersifat multi sektor sehingga penanganannya perlu dilakukan secara komprehensif oleh instansi yang memiliki kewenangan multi sektor sesuai dengan kepentingan negara yang berlandaskan kepentingan nasional, ketentuan internasional, serta perkembangan kelembagaan keamanan laut secara internasional. Kewenangan negara untuk mengatur tentang pelayaran hanya di wilayah kedaulatan sedangkan isu keamanan laut banyak terjadi di wilayah yurisdiksi sehingga pembentukan *coast guard* harus dilakukan dalam UU yang lebih luas dan tidak sektoral. Perbaikan tata kelola keamanan laut nasional yang salah satunya perwujudannya adalah penyederhanaan organisasi yang berwenang di laut juga sangat penting untuk dilakukan guna kepastian hukum, kejelasan tanggung jawab, efektivitas, dan efisiensi penyelenggaraan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut agar dapat mendukung perkembangan ekonomi kemaritiman nasional. Dalam hal ini PP 13 Tahun 2022 dan Perpres 59 Tahun 2023 merupakan langkah awal untuk penguatan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut nasional.<sup>64</sup> Adanya tumpang tindih kebijakan terkait penegakan hukum di sektor pelayaran membuat UU Pelayaran menjadi tidak efektif. Pada akhirnya timbul sejumlah permasalahan. Salah satunya adalah terkait lembaga yang melakukan penegakan hukum pelayaran di Indonesia. Pada Pasal 207 disebutkan bahwa syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Ketentuan ini bertentangan

---

<sup>63</sup> Disampaikan Jon Kenedi, Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

<sup>64</sup> Disampaikan Laksamana Muda Bakamla Andi Abdul Aziz, Deputi Operasi dan Latihan Badan Keamanan Laut pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

dengan sebagian kewenangan Badan Keamanan Laut. Selain itu, ketentuan tentang Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) cenderung tidak sejalan dengan konsep dan desain tentang Badan Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) sebagai badan tunggal penegakan hukum pelayaran di Indonesia. Permasalahan ini juga mencakup aspek penggunaan nama *Sea and Coast Guard* dan juga terkait kewenangan penegakan hukum di laut. Lebih dari itu, tumpang tindih pengamanan pelayaran di Indonesia juga terlihat dari banyaknya pihak yang terlibat dalam pengamanan laut di Indonesia mulai dari Bakamla, Bea-Cukai, Polisi Air, KPLP, hingga TNI AL. Kebijakan yang tumpang tindih tersebut dapat menyebabkan peningkatan biaya operasional dan keterlambatan dalam pengiriman muatan. Hal ini juga dapat menurunkan kepercayaan dunia internasional terhadap kebijakan pelayaran Indonesia. Diharapkan untuk penerapan di masa mendatang, Indonesia hanya memiliki satu badan saja yang bertugas sebagai badan penjagaan laut dan pantai (*Sea and Coast Guard*) dengan mencakup semua fungsi yang dibutuhkan, dalam istilah *one institution with multi function*.<sup>65</sup>

Hal serupa juga dikemukakan oleh Prof. S.M. Noor. Menurutnya dalam hal keamanan laut, banyak terjadi benturan kewenangan. Terkait dengan keamanan laut, eksistensi Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang diatur dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 memang menjadi persoalan besar terutama kewenangan dalam menjalankan tugasnya. Paling tidak ada 3 (tiga) pemain utama dalam hal keamanan laut dan pelayaran, yaitu Angkatan Laut RI, Kepolisian RI (dalam hal ini polairud), dan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP). Ketiga lembaga tersebut terkesan punya kewenangan dalam hal keamanan laut sehingga semua instansi di bawah ketiganya memiliki tugas yang sama. Untuk mempertegas hal ini, maka perlu diatur khusus dalam UU Pelayaran. Dengan

---

<sup>65</sup> Naufal Abdurrahman dan Danang Cahyagi, "Strategi Penguatan Produktifitas, Keamanan dan Keselamatan Maritim Nasional Melalui Undang Undang Pelayaran: Studi Kasus Pengembangan Sektor Maritim Pulau Batam", Bahan FGD dalam Rangka Penyusunan NA dan RUU Pelayaran, 26 Oktober 2023.



adanya norma khusus yang dipertegas dalam UU pelayaran mengenai keamanan laut maka diharapkan tidak lagi terjadi duplikasi. Artinya, perlu dipertegas instansi mana yang menangani keamanan di bidang pelayaran.<sup>66</sup>

Kepala Dinas Hukum Angkatan Laut, Laksma TNI Leonard Marpaung menjelaskan bahwa pada awalnya Bakorkamla dan Bakamla dibentuk dalam rangka penegakan hukum di laut untuk menghindari perdebatan saling ambil kewenangan. Tindakan mengad hoc kapal hanya dilakukan oleh penyidik. Oleh karena itu lebih lanjut Laksma TNI Leonard Marpaung menjelaskan bahwa tidak ada perebutan kewenangan di lapangan ketika masing-masing instansi melaksanakan penegakan hukum di laut. Lalu terkait dengan penyidik di dalam UU tentang Pelayaran sebaiknya diatur di dalam batang tubuh UU Pelayaran, bukan di penjelasan.<sup>67</sup>

Oleh karena itu dibutuhkan sinkronisasi regulasi untuk penguatan kelembagaan keamanan laut nasional sesuai dengan amanat Presiden RI. Pemerintah sendiri mendorong pembentukan Indonesia Coast Guard melalui fungsi Bakamla dan KPLP dengan RUU Kelautan. Dalam hal ini Perubahan UU Pelayaran seyogyanya difokuskan mengatur tentang aspek teknis di bidang pelayaran untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa. Pembentukan Indonesia Coast Guard harus dapat setidaknya sejajar dengan coast guard di negara lain dan memiliki fungsi *universal coast guard* dan menggambarkan kepentingan Indonesia dalam pengamanan laut nasional.<sup>68</sup>

Kementerian Perikanan dan Kelautan (KKP) memiliki kewenangan untuk melakukan Dasar hukum penegakan hukum di bidang kelautan dan pengawasan dan penegakan hukum di laut. Gagasan besar dan ideologisnya karena di dasari oleh konstitusional kita

---

<sup>66</sup> Prof. S.M. Noor, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 20 Februari 2024.

<sup>67</sup> Disampaikan Laksma TNI Leonard Marpaung, Kepala Dinas Hukum Angkatan Laut pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

<sup>68</sup> Disampaikan Laksma TNI Leonard Marpaung, Kepala Dinas Hukum Angkatan Laut pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

yaitu UUD Negara Tahun 1945 yaitu pada Pasal 33 ayat (3) serta juga amanah Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan yang kemudian diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 serta juga Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja.<sup>69</sup>

Konsep pengawasan oleh KKP dilakukan untuk keberlanjutan, hal ini mengandung pengertian agar ketersediaan ikan dapat dalam jangka waktu yang panjang. Selain itu pengawasan juga dapat memberikan rasa keadilan, antara yang patuh dan tidak patuh. Juga pengawasan perikanan juga harus memberikan kenyamanan. Secara umum kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perikanan ini lebih kepada pengawasan secara ekonomi terhadap sumber daya perikanan.<sup>70</sup>

Terdapat beberapa isu di bidang kelautan dan perikanan yang menjadi atensi dari KKP, di antaranya illegal fishing oleh kapal ikan asing dan destructive fishing. Terkait dengan proses penegakan hukum kelautan dan perikanan yang dilakukan oleh KKP dilakukan dengan metode MCS secara terintegrasi baik itu before fishing, while fishing, dan during/post landing. Dalam Pengawasan kapal perikanan, KKP hanya fokus pada kapal perikanan yang diperiksa dokumen dan surat-surat kapal, identitas kapal, alat dan penangkapan ikan, jumlah dan identitas awak kapal, dan muatan kapal.<sup>71</sup>

KKP memiliki kewenangan untuk pengawasan dan penegakan hukum. Untuk wilayah 12 mil, KKP memiliki kewenangan untuk Dinas KKP Provinsi, kemudian untuk wilayah 12 mil sampai dengan 200 mil terdapat kewenangan KKP, TNI AL dan juga BAKAMLA. Sedangkan untuk wilayah di atas 200 mil (laut lepas), KKP memiliki

---

<sup>69</sup> Disampaikan Saiful Umam, Ketua Tim Kerja Pemeliharaan dan Perawatan Sarana Pengawasan Direktorat Pemantauan dan Operasi Armada Kementerian Kelautan dan Perikanan RI pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

<sup>70</sup> Disampaikan Saiful Umam, Ketua Tim Kerja Pemeliharaan dan Perawatan Sarana Pengawasan Direktorat Pemantauan dan Operasi Armada Kementerian Kelautan dan Perikanan RI pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

kewenangan. Namun untuk kapal-kapal yang melakukan pengawasan harus terdaftar di organisasi Regional Fisheries Management Organization (RFMO).<sup>72</sup>

Dalam sinergitas dan kolaborasi penegakan hukum di Indonesia, saat ini sudah diberlakukan PP Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yuridiksi Indonesia. Selain itu sudah diberlakukan juga Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2023 tentang Kebijakan Nasional Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yuridiksi Indonesia.<sup>73</sup>

## **8. Pengaturan Keberadaan Terminal Khusus dan TUKS**

Perencanaan dan pengoperasian kepelabuhanan yang terintegrasi belum tampak dari pengelolaan pelabuhan Indonesia. Hal ini terlihat di mana setiap daerah memiliki pelabuhan utama masing-masing yang berperan sebagai pelabuhan utama yang melakukan kegiatan ekspor-impor. Sehingga perencanaan pelabuhan tidak maksimal yang berdampak pada pelayaran internasional di mana kapal asing menjadi enggan bersandar karena jumlah kargo terbatas dan pada akhirnya memilih Malaysia dan Singapura sebagai pelabuhan pengumpul. Pelabuhan utama di daerah hanya berperan sebagai pelabuhan *feeder* Malaysia dan Singapura. Belum lagi Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) yang mengembangkan fasilitasnya masing-masing sehingga fasilitas dan muatan akan semakin terpecah serta membuat jalur koordinasi dan integrasi data semakin sulit. Sebagaimana yang tertuang dalam UU Pelayaran, TUKS dan TERSUS juga seharusnya menginduk pada instansi kepelabuhanan pemerintah

---

<sup>72</sup> Disampaikan Saiful Umam, Ketua Tim Kerja Pemeliharaan dan Perawatan Sarana Pengawasan Direktorat Pemantauan dan Operasi Armada Kementerian Kelautan dan Perikanan RI pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

<sup>73</sup> Disampaikan Saiful Umam, Ketua Tim Kerja Pemeliharaan dan Perawatan Sarana Pengawasan Direktorat Pemantauan dan Operasi Armada Kementerian Kelautan dan Perikanan RI pada acara FGD RUU Pelayaran di Hotel Le Meridien Jakarta, 7 Februari 2024.

sehingga pengawasan pengembangan dan pengoperasian juga dapat dilakukan secara efisien. Jika demikian, maka peluang Indonesia untuk memiliki ekosistem kemaritiman menjadi sulit terwujud.<sup>74</sup>

Menurut PT IKI, TUKS seharusnya hanya khusus untuk bongkar muat saja, artinya jika tidak ada kaitannya dengan bongkar muat dan asistensi kepanduan maka seharusnya tidak masuk ke dalam kategori TUKS. Selain itu, PT IKI menilai perlunya peninjauan ulang terkait pengenaan pajak TUKS terhadap galangan kapal yang mana area galangan kapal merupakan tanah milik sendiri.<sup>75</sup>

Kebijakan terkait pengelolaan pelabuhan yang saat ini juga masih belum maksimal. Hal ini berkaitan dengan pengumpulan dan monitoring *performance* logistik seperti data kedatangan kapal, data bongkar muat, data *tracking leadtime*, data proses pabean yang masih belum terintegrasi antarpemangku kepentingan kepelabuhanan (Syahbandar, Operator Pelabuhan, Operator Pelayaran, Bea Cukai, dan pemangku kepentingan terkait) sehingga evaluasi *performance* logistik Indonesia sulit diukur secara kuantitatif. Oleh karena itu, rekomendasi terhadap kepelabuhanan yang dapat disampaikan adalah bahwa Indonesia perlu satu kerangka kebijakan nasional terkait dengan perencanaan, pengembangan, pengoperasian, dan pengawasan pelabuhan dalam skala nasional. Kebijakan nasional itu memuat pemetaan beberapa pelabuhan yang akan berpotensi berperan sebagai pelabuhan utama yang melakukan kegiatan pengumpulan muatan dan pengiriman ekspor impor. Penentuan pelabuhan utama di Indonesia dapat dilakukan dengan menyesuaikan kondisi geografis, potensi muatan daerah, dan karakteristik operasional pelayaran nasional. Sedangkan pelabuhan di daerah dapat berperan sebagai pengumpan/*feeder* untuk pelabuhan dalam negeri, tidak lagi menjadi pengumpan/*feeder* Malaysia dan Singapura. Dengan semakin

---

<sup>74</sup> Naufal Abdurrahman dan Danang Cahyagi, "Strategi Penguatan Produktifitas, Keamanan dan Keselamatan Maritim Nasional Melalui Undang Undang Pelayaran: Studi Kasus Pengembangan Sektor Maritim Pulau Batam", Bahan FGD dalam Rangka Penyusunan NA dan RUU Pelayaran, 26 Oktober 2023.

<sup>75</sup> PT IKI, disampaikan pada konsultasi publik Penyusunan Naskah Akademik dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Makassar, 21 Februari 2024.

efisiennya ekosistem kepelabuhanan Indonesia, diharapkan jalur pengembangan, perencanaan, pengoperasian, dan pengawasan pelabuhan di Indonesia akan menjadi lebih baik. Kegiatan pengiriman *feeder* akan dilakukan oleh pelayaran dalam negeri yang pada akhirnya akan menggiatkan industri pelayaran nasional dan elemen pendukung. Kegiatan pengumpulan muatan di beberapa titik akan meningkatkan jumlah muatan di pelabuhan serta minat pelayaran internasional untuk sandar di pelabuhan dalam negeri sehingga kargo ekspor impor Indonesia dapat dilakukan langsung ke negara tujuan/asal tanpa perlu transit di Singapura dan Malaysia.<sup>76</sup>

Dalam hal ini pemerintah pusat perlu memposisikan diri sebagai pengendali penuh atas kegiatan kepelabuhanan nasional, meskipun dalam kegiatannya dilakukan oleh pemerintah daerah, namun kegiatan perencanaan, pengembangan, pengendalian, dan pengawasan tetap pada satu komando sebagai integrator. Saat semua lini terintegrasi maka akan mempermudah Pemerintah Indonesia merencanakan monitoring berbasis *realtime*, dan Indonesia akan memiliki satu data *performance* logistik internal yang dapat menjadi pembanding data *performance* logistik yang selama ini dikeluarkan oleh organisasi eksternal.<sup>77</sup>

Terkait dengan TERSUS, pada tanggal 22 Desember 2022, pemerintah mengeluarkan aturan baru yaitu Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 762 Tahun 2022 tentang Penataan Perizinan Berusaha Untuk Menunjang Kegiatan Usaha (PB-UMKU) Terminal Khusus/terminal Untuk Kepentingan Sendiri, Dan/atau Penetapan Penggunaan Terminal Khusus/terminal Untuk Kepentingan Sendiri Untuk Sementara Melayani Kepentingan Umum di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Salah satu yang diatur dalam Surat Keputusan

---

<sup>76</sup> Naufal Abdurrahman dan Danang Cahyagi, “Strategi Penguatan Produktifitas, Keamanan dan Keselamatan Maritim Nasional Melalui Undang Undang Pelayaran: Studi Kasus Pengembangan Sektor Maritim Pulau Batam”, Bahan FGD dalam Rangka Penyusunan NA dan RUU Pelayaran, 26 Oktober 2023.

<sup>77</sup> Naufal Abdurrahman dan Danang Cahyagi, “Strategi Penguatan Produktifitas, Keamanan dan Keselamatan Maritim Nasional Melalui Undang Undang Pelayaran: Studi Kasus Pengembangan Sektor Maritim Pulau Batam”, Bahan FGD dalam Rangka Penyusunan NA dan RUU Pelayaran, 26 Oktober 2023.

baru tersebut yaitu terkait penerapan Surat Edaran SE DJPL Nomor 19 Tahun 2022 sebagai acuan dalam melakukan verifikasi kriteria tambahan terhadap permohonan TERSUS atau TUKS serta adanya kewajiban atas permohonan penetapan penggunaan terminal khusus/terminal untuk kepentingan sendiri untuk sementara melayani kepentingan umum untuk menyusun kajian kelayakan konsesi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Namun dalam pelaksanaannya aturan tersebut menjadi kendala bagi pengusaha pengguna pelabuhan karena tidak dapat memperpanjang izin TERSUS untuk kepentingan umum dan pada akhirnya berdampak terhadap aktivitas bisnisnya.<sup>78</sup>

## **2. Logistics Performance Index (LPI)**

LPI merupakan penilaian dari World Bank yang prosesnya dilakukan melalui survei kepada pelaku usaha yang menggunakan layanan logistik di Indonesia. Beberapa hal terkait LPI yang perlu diperhatikan antara lain:<sup>79</sup>

1. LPI tersusun atas enam aspek utama yaitu *Customs* (Bea Cukai), *Infrastruktur* (Pelabuhan, Haulage, etc), *International Shipping*, *Logistic Quality*, *Tracking & Tracing*, dan *Timeliness* (Waktu Pengiriman);
2. Ketersediaan data operasi logistik menjadi kunci utama untuk membenahi LPI karena hasil dari penilaian World Bank dapat divalidasi secara aktual dan terukur;
3. Pemerintah telah melaksanakan kebijakan integrasi data antarlembaga yaitu NLE, INSW, dan Inaportnet yang dapat dimaksimalkan dan dikembangkan sehingga semua data terintegrasi secara penuh dan *realtime*.

Skor LPI tidak hanya dapat menggambarkan kinerja logistik

---

<sup>78</sup> PT. Arutmin Indonesia, diskusi dalam rangka Penyusunan Konsep Naskah Akademik Dan Draft RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 6 Desember 2023.

<sup>79</sup> Naufal Abdurrahman dan Danang Cahyagi, "Strategi Penguatan Produktifitas, Keamanan dan Keselamatan Maritim Nasional Melalui Undang Undang Pelayaran: Studi Kasus Pengembangan Sektor Maritim Pulau Batam", Bahan FGD dalam Rangka Penyusunan NA dan RUU Pelayaran, 26 Oktober 2023.

suatu negara, tetapi juga dapat menjadi salah satu pertimbangan investor untuk mengembangkan bisnisnya di Indonesia. Nilai LPI Indonesia pada tahun 2023 turun ke peringkat 63, dari peringkat ke-46 pada tahun 2018. Berdasarkan data yang dirilis dari Bank Dunia, kinerja logistik Indonesia kalah dengan negara tetangga seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand. Jika dibandingkan dengan negara di kawasan Asia Tenggara, peringkat pertama ditempati oleh Singapura dengan skor LPI mencapai 4,3; disusul oleh Malaysia yang berada di peringkat 31 secara global, dengan skor LPI 3,6. Indonesia bahkan masih tertinggal dari Thailand yang berada di urutan ke-37 secara global, dengan skor LPI 3,5. Sementara itu, Filipina dan Vietnam masing-masing berada di urutan ke-47 dan 50 dengan nilai LPI sama yaitu 3,3.<sup>80</sup>

Menurut *Chairman Supply Chain Indonesia (SCI)*, Setijadi, LPI Indonesia turun 17 peringkat dari peringkat 46 (2018) menjadi 63 (2023) dengan penurunan skor dari 3,15 menjadi 3,0. Analisis SCI menunjukkan dari enam dimensi LPI Indonesia tahun 2018 dan 2023, yang mengalami kenaikan adalah *Customs* (dari 2,7 menjadi 2,8) dan *Infrastructure* (dari 2,895 menjadi 2,9). Penurunan terbesar terjadi pada dimensi *Timelines* (dari 3,7 menjadi 3,3) dan *Tracking & Tracing* (dari 3,3 menjadi 3,0).<sup>81</sup>

Penurunan skor *timeliness* Indonesia diduga disebabkan oleh adanya *bottlenecks* di pelabuhan akibat adanya disrupsi rantai pasok yang terjadi pasca pandemi Covid-19 dan keadaan geopolitik dunia yang tidak stabil. Berikutnya dimensi *tracking & tracing* di Indonesia masih tergolong rendah. Hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti dukungan teknologi informasi dan komunikasi yang belum memadai, kurangnya stimulus kebijakan serta rendahnya efisiensi kelembagaan yang terpadu. *International Shipments* berkaitan dengan kemudahan mengatur dan mengelola harga pengiriman internasional yang kompetitif. Jadi rendahnya nilai Indonesia untuk dimensi *tracking*

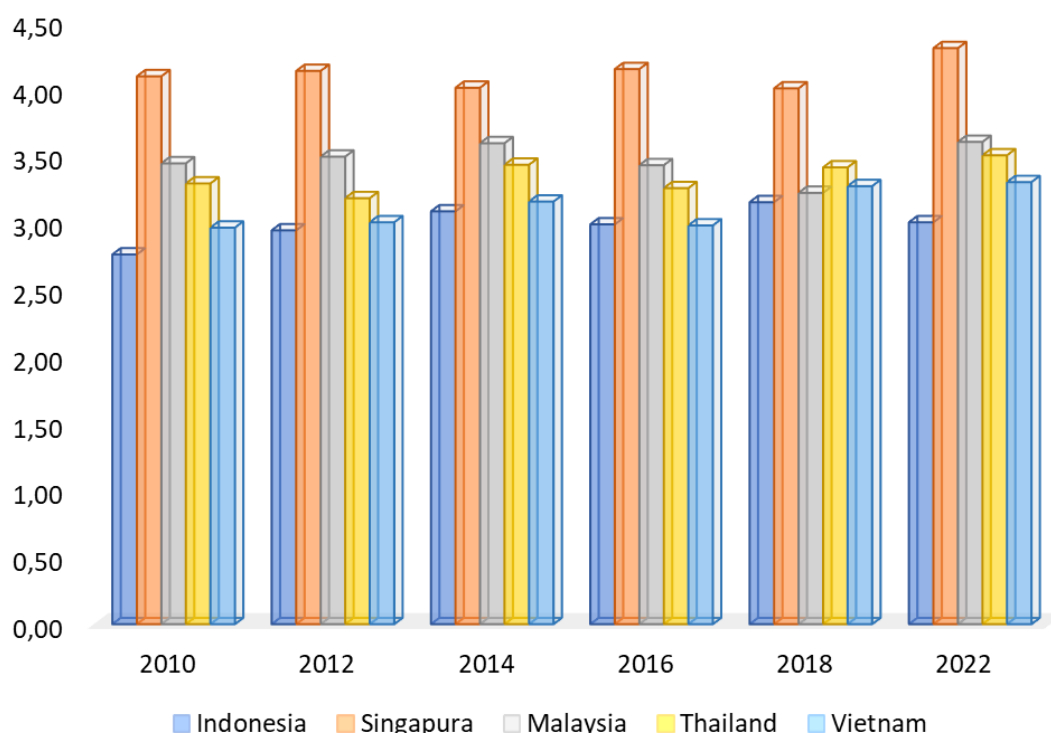
---

<sup>80</sup> Hadijah Alaydrus & Cantika Adinda Putri, "Pak Jokowi! Ini Biang Keladi Rapor Merah Logistik RI di 2023", <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230517121423-4-438133/pak-jokowi-ini-biang-keladi-rapor-merah-logistik-ri-di-2023>, diakses 18 Oktober 2023.

<sup>81</sup> *Ibid.*

& *tracing* menunjukkan harga pengiriman internasional Indonesia masih kurang kompetitif.<sup>82</sup>

Apabila membandingkan dengan beberapa negara ASEAN pada periode 2010-2022, skor LPI Indonesia terus tertinggal atau lebih rendah dibandingkan Singapura, Malaysia, Thailand, dan Filipina (Gambar 7).



Sumber: Bank Dunia, 2023.

**Gambar 7.** Perkembangan Skor LPI Indonesia dibanding Negara ASEAN Lain, Tahun 2010-2022

Kondisi ini menunjukkan bahwa kinerja logistik Indonesia masih terus tertinggal sejak 2010 dengan keempat negara tersebut. Tidak hanya itu saja, kondisi kinerja skor LPI tersebut juga mengindikasikan bahwa UU Pelayaran yang merupakan salah satu pilar perbaikan kinerja logistik nasional belum mampu memberikan dampak signifikan terhadap daya saing logistik nasional di kawasan. Kondisi tersebut mengindikasikan UU Pelayaran belum mampu secara signifikan mendorong akselerasi kinerja logistik nasional mengejar ketertinggalan

<sup>82</sup> *Ibid.*



dengan negara-negara satu kawasan atau ASEAN.

Sektor logistik adalah salah satu kunci dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara. Sektor logistik yang tidak efisien akan membuat biaya transaksi menjadi lebih mahal. Lebih dari itu tidak efisiennya logistik akan membuat biaya produksi menjadi lebih tinggi yang membuat suatu produk akan kehilangan daya saingnya. Oleh sebab itu, pembenahan sektor logistik selalu menjadi isu krusial yang harus segera diselesaikan oleh pemerintah mengingat logistik yang efisien merupakan salah satu pilar dari tercapai pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Namun demikian, sektor logistik Indonesia masih tertinggal dari beberapa negara lain. Salah satu solusi dalam meningkatkan efisiensi sektor logistik adalah dengan lebih mendorong distribusi barang melalui jalur laut mengingat selama ini jalur darat menjadi penopang distribusi barang dalam negeri.

#### **D. Kajian terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru yang Akan Diatur dalam Undang-Undang dan Dampaknya terhadap Aspek Beban Keuangan Negara**

##### **1. Implikasi terhadap Kehidupan Masyarakat**

Implikasi dari penerapan RUU Pelayaran yang baru, yang akan diatur dalam Undang-Undang yang baru nanti tentu akan menguatkan pengaturan kelembagaan di berbagai sektor yang berkaitan dengan sektor pelayaran seperti transportasi penumpang dan barang dengan menggunakan angkutan laut dan perairan, infrastruktur pelabuhan, keamanan dan penjagaan laut dan pantai, maupun yang berkaitan dengan urusan pemerintahan.

Oleh sebab itu, RUU Pelayaran akan diarahkan untuk menyelesaikan berbagai masalah pengaturan kelembagaan yang selama ini terjadi yang membuat tidak optimalnya pengelolaan sumber daya di Indonesia pada umumnya, dan pengelolaan pelayaran pada khususnya. Sebagai contoh, keberadaan RUU Pelayaran diharapkan dapat memberikan kepastian terkait penegakan hukum di laut. Hingga saat ini, terjadi tumpang tindih penegakan hukum di laut. Bakamla yang diharapkan menyelesaikan permasalahan ini terbukti belum

optimal salah satunya karena tidak disebutkan secara spesifik aspek kelautan apa yang menjadi ruang lingkungannya, sehingga dapat dinilai bahwa Bakamla berhak melakukan operasi keamanan dan keselamatan pelayaran, illegal, menyangkut berbagai aspek, mulai dari *unreported and unregulated (IUU) fishing*, pertambangan laut, pencemaran laut dan lain-lain. Sedangkan, PLP bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan pelayaran, disebutkan secara spesifik bahwa aspek kelautan yang menjadi ruang lingkup PLP adalah pelayaran. Oleh sebab itu, RUU Pelayaran harus memberikan arah pengaturan yang lebih jelas terkait *sea and coastguard* yang merupakan lembaga yang memiliki tugas melakukan penegakan hukum maritim, maritim yang menyangkut segala aspek atau kegiatan yang berlangsung melalui atau di atas laut, tidak hanya terfokus pada pelayaran.

Dalam hal ini, perlu dilakukan tata kelola keamanan maritim, langkah yang perlu diambil berkaitan langsung dengan penyediaan kerangka hukum yang memadai secara spesifik dan pengelolaan ulang aspek kelembagaan yang tumpang tindih di dalam tata kelola keamanan maritim. Hal tersebut perlu dilakukan untuk meridirikan basis legal yang kuat sehingga pemerintah dapat menurunkan hukum tersebut ke dalam instrumen-instrumen yang spesifik, seperti peraturan pelaksanaan. Di sisi lain, perlu adanya kejelasan dalam pembagian fungsi dan kerja antar lembaga keamanan maritim. Tidak hanya itu, pemerintah juga perlu menginisiasi pengelolaan kelnubagaan keamanan maritim, yang secara khusus rnengatur tugas dan fungsi dari *Indonesia Sea and Coast Guard*.

Selain itu, keberadaan RUU Pelayaran juga diarahkan untuk meningkatkan kontribusi dari sektor pelayaran terhadap pembangunan di daerah. Salah satu kontribusi yang dapat diberikan adalah melalui pengelolaan pelabuhan di daerah-daerah di Indonesia. Seperti yang sudah dijelaskan pada bagian kajian teoritis, pelabuhan rnerupakan infrastruktur utama dari sektor pelayaran. Oleh sebab itu, keberadaan pelabuhan di daerah-daerah seharusnya memberikan manfaat ekonomi dan sosial yang sebesar-besarnya bagi masyarakat di

daerah. Hal ini bertujuan agar kue ekonomi dan pembangunan tidak hanya dinikmati oleh masyarakat dan pelaku ekonomi yang berada di pusat ekonomi dan politik Indonesia.

Dengan memberikan peluang kepada pelaku-pelaku usaha di daerah untuk ikut mengelola pelabuhan-pelabuhan yang di daerah diharapkan akan memberikan dampak yang positif dan signifikan bagi masyarakat. Dalam hal ini, diharapkan terjadi efek pengganda (efek multipliers) terhadap usaha-usaha yang ada di daerah. Sebagai contoh, dengan memberikan peluang kepada daerah baik BUMD maupun pelaku usaha di daerah dalam mengelola pelabuhan maka akan terbentuk sebuah keterkaitan ke belakang (*backward linkage*) dan keterkaitan ke depan (*forward linkage*) yang akan mendorong terjadi pembangunan ekonomi di daerah.

## **2. Implikasi terhadap Beban Keuangan Negara**

Seperti yang sudah dijelaskan pada bagian-bagian sebelumnya, RUU Pelayaran ini berfokus kepada dua aspek yaitu tata kelola penegakan hukum di sektor pelayaran dan peningkatan kontribusi sektor pelayaran terhadap perekonomian daerah melalui keterlibatan mengelola pelabuhan-pelabuhan di daerah. Implikasi dari kedua aspek ini akan memberikan dampak yang berbeda terhadap beban keuangan negara. Oleh sebab itu, perlu diuraikan secara detail untuk masing-masing aspek perubahan yang akan dilakukan dari RUU Pelayaran.

### **a) Beban Keuangan Negara dari Tata Kelola Penegakan Hukum di Sektor Pelayaran**

Pada aspek ini, perbaikan tata kelola penegakan hukum di sektor pelayaran ditujukan untuk mengurangi tumpang tindihnya penegakan hukum di sektor pelayaran. Hal ini akan dilakukan dengan merevisi pola sistem keamanan sistem keamanan laut yang bersifat sektoral atau "*multi-agency single task*" yang memberikan kewenangan terhadap kementerian/lembaga untuk mempunyai satuan-satuan patroli laut menjadi satu pintu di bawah satu lembaga yang langsung bertanggung jawab kepada pemerintah. Pada satu sisi, lembaga yang bertugas untuk melakukan koordinasi ini perlu mendapatkan penguatan baik

penguatan kelembagaan maupun penguatan dalam hal pendanaan agar koordinasi dapat dilakukan secara maksimal.

Oleh sebab itu, keberadaan lembaga ini akan membuat kebutuhan anggaran menjadi semakin meningkat. Meskipun demikian, dengan adanya efisiensi pengelolaan penegakan hukum di sektor pelayaran maka diharapkan akan terjadi efisiensi anggaran yang dibebankan kepada negara. Selain itu, unit atau badan atau lembaga-lembaga negara yang sudah ada tetapi tidak efektif dalam menjalankan fungsi penegakan hukum di sektor pelayaran dan justru meningkatkan tumpang tindih aturan hukum perlu dilebur ke lembaga yang akan ditunjuk sebagai badan tunggal penjaga laut dan pantai. Dengan begitu, anggaran negara yang harus dikeluarkan untuk membiayai lembaga-lembaga tersebut pun dapat dihilangkan yang pada akhirnya akan meringankan beban keuangan negara

b) **Beban Keuangan Negara dari Peningkatan Kontribusi Sektor Pelayaran terhadap Perekonomian Daerah.**

Pada aspek ini, peningkatan kontribusi sektor pelayaran terhadap perekonomian daerah melalui keterlibatan daerah dalam mengelola pelabuhan di daerah tidak akan memengaruhi beban keuangan negara. Pada sisi lain, peningkatan keterlibatan daerah dalam mengelola pelabuhan di daerah terutama melalui BUMD diharapkan dapat meningkatkan kapasitas fiskal daerah. Hal ini menjadi sangat krusial terutama jika kita merujuk kepada kondisi di mana keuangan daerah selama ini masih bergantung kepada dana transfer dari pusat ke daerah. Dengan adanya pengaturan yang memberikan peluang keterlibatan daerah dalam mengelola pelabuhan daerah diharapkan dapat meningkatkan kapasitas fiskal daerah untuk menjalankan program-program pembangunan di daerah.

Sea and Coast Guard merupakan institusi atau lembaga sipil yang bertugas menjaga keamanan laut dari berbagai ancaman yang bersifat non militer. Lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ((UU tentang Pelayaran) mengamanahkan dibentuknya Indonesia Sea and Coast Guard. Secara empiris keberadaan Kesatuan

Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dianggap sebagai Indonesia Sea and Coast Guard. Namun yang menjadi masalah adalah wilayah kewenangan kemananan yang menjadi tanggungjawab KPLP yaitu kemananan pelayaran, bukan kemananan laut secara keseluruhan. Kemudian Peraturan Pemerintah Nomor 13 tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia yang merupakan ataruran turunan dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (UU tentang Kelautan) menyebutkan bahwa menyebut Badan Kemananan Laut (Bakamla) sebagai Badan yang melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan serta penegakan hukum di perairan Indonesia dan perairan yurisdiksi Indonesia. Kondisi ini menciptakan kerancuan tentang lembaga mana yang sebenarnya diposisikan sebagai Indonesia Sea and Coast Guard. Berdasarkan hal tersebut, perlu dilakukan Regulatory Impact Assessment (RIA) dengan melakukan simulasi terhadap 4 (empat) alternatif kebijakan.

### **1. Identifikasi Stakeholder**

Stakeholder yang terkait dengan keempat pilihan kebijakan yang dilakukan RIA tersebut yaitu lembaga-lembaga yang memiliki kewenangan di perairan Indonesia seperti KPLP, Bakamla, Polisi Air (Polair), Bea dan Cukai, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) serta Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL).

### **2. Analisis Permasalahan**

Terhadap permasalahan belum adanya lembaga yang bertanggung jawab sebagai Indonesia Sea and Coast Guard terdapat 4 (empat) opsi yang akan dilakukan analisis yaitu:

- a. Opsi 1: Pengaturan KPLP sesuai dengan UU tentang Pelayaran
  - 1) Analisis Biaya

Terkait dengan opsi 1 ini analisis biaya yang akan timbul yaitu *high cost economy* yang dialami oleh pelaku pelayaran (nasional dan internasional) akibat adanya pemeriksaan berulang dengan pihak berwenang yang berbeda-beda akan terus terjadi. Kemudian Pemeriksaan berulang terhadap kapal pelaku usaha (baik nasional dan internasional) akan berakibat

pada tambahan biaya logistik (tambahan biaya bahan bakar akibat bertambahnya waktu pelayaran akibat pemeriksaan berulang), yang pada akhirnya akan meningkatkan biaya logistik.

Selain itu penambahan biaya logistik akan berdampak pada daya saing nasional dan ekonomi secara makro. Kemudian potensi inefisiensi anggaran akibat setiap lembaga yang berwenang melakukan operasi sendiri-sendiri (biaya sarana kapal, biaya operasi rutin dan lain sebagainya). Di sisi lain, penyelundupan yang menyebabkan kerugian negara berpotensi akan tetap terjadi. Citra buruk dan *untrust* internasional terhadap keamanan perairan dan tidak adanya ketegasan lembaga yang berfungsi sebagai Indonesia Sea and Coast Guard.

Selanjutnya beban biaya asuransi maritim yang lebih tinggi (bagi pelaku pelayaran internasional) akibat adanya stigma perairan Indonesia tidak aman dan banyak pemeriksaan berulang. Di samping itu, dispersi operasi yang tidak merata akibat hampir mayoritas lembaga yang terkait di perairan laut berfokus pada beberapa titik tertentu akan terus terjadi.

## 2) Analisis Manfaat

Dengan kondisi saat ini, belum terlihat manfaat yang berarti bagi keamanan laut dan pantai di Indonesia.

- b. Opsi 2: KPLP diintegrasikan dengan Bakamla agar sinkron dengan Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (UU Kelautan), dengan melakukan penghapusan pengaturan KPLP dalam UU tentang Pelayaran

### 1) Analisis Biaya

Terkait dengan opsi ini terdapat beberapa analisis biaya yang dapat muncul. Adanya potensi terhambatnya karir sumber daya

manusia yang berasal dari KPLP tidak berkembang akibat persoinil Bakamla mayoritas berasal dari Angkatan Laut.

Kemudian potensi penurunan penghasilan (*take home pay*) bagi sumber daya manusia dari KPLP akibat masih rendahnya nilai renumerasi Bakamla yang disebabkan masih rendahnya capaian reformasi birokrasi di Bakamla (70% berbanding 40%).

Selanjutnya, potensi pemeriksaan berulang yang berdampak negatif terhadap *high cost economy*, biaya logistik, daya saing nasional, perekonomian nasional, serta citra dan trust terhadap Indonesia akan tetap terjadi akibat masih banyaknya lembaga yang memiliki kewenangan di perairan laut (Polair, KKP, Bea Cukai, dan TNI Angkatan Laut).

## 2) Analisis Manfaat

Berdasarkan analisis manfaat, opsi kedua ini menimbulkan beberapa dampak. Pertama, pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi kemandirian di laut serta penyalahgunaan kewenangan menjadi semakin jelas karena Indonesia Sea and Coast sudah tidak lagi ambigu. Kedua, mengurangi potensi pemeriksaan berulang yang dialami pelaku usaha, yang pada akhirnya akan mampu menekan *high cost economy* yang dialami oleh pelaku pelayaran (nasional dan internasional), mengurangi biaya logistik, meningkatkan daya saing, dan berpotensi memberikan dampak positif bagi perekonomian nasional.

Ketiga, mengurangi potensi inefisiensi anggaran karena penggabungan akan berdampak positif pada efisiensi belanja operasi (baik pengadaan sarana dan prasarana kapal maupun biaya operasional rutin). Keempat, mengurangi potensi penyelundupan yang menyebabkan kerugian negara. Kelima, memperbaiki citra buruk dan untrust internasional terhadap keamanan perairan laut Indonesia.

Selanjutnya keenam, mengurangi beban biaya asuransi maritim yang lebih tinggi (bagi pelaku pelayaran internasional) akibat adanya perbaikan stigma perairan Indonesia. Ketujuh, mengurangi potensi dispersi operasi yang tidak merata.

- c. Opsi 3: Penguatan KPLP dalam UU Pelayaran dengan mempertegas pengaturan KPLP sebagai Indonesia Sea and Coast Guard dan lembaga lainnya harus berkoordinasi dengan KPLP apabila terkait dengan fungsi keamanan dan keselamatan di laut. Sedangkan terkait dengan pertahanan dan keamanan dikecualikan dan tetap menjadi tugas TNI AL/Polair

1) Analisis Biaya

Terkait analisis biaya terhadap opsi 3 ini terdapat beberapa dampak. Pertama, tidak akan menimbulkan manfaat yang signifikan (biaya do nothing akan tetap berpotensi terjadi) karena kewenangan KPLP hanya akan tetap terbatas berkaitan dengan pelayaran. Sedangkan kewenangan keamanan laut akan tetap terpecah di beberapa lembaga/instansi sebagaimana diatur oleh undang-undang sektoral.

Kedua, kejadian pemeriksaan berulang yang berakibat negatif pada high cost ekonomi, biaya logistik, daya saing, dan perekonomian nasional akan tetap terjadi karena kewenangan KPLP hanya sebatas mengkoordinasikan (atau kewajiban lembaga lain berkoordinasi), bukan penegasan kewenangan penuh.

Ketiga, inefisiensi anggaran akan tetap terjadi karena kewenangan KPLP hanya sebatas koordinasi, sedangkan pelaksanaan kegiatan/tugas setiap lembaga masih akan berjalan sendiri-sendiri sesuai dengan kewenangan yang dimiliki sebagaimana diatur dalam undang-undang sektoral masing-masing.

2) Analisis Manfaat

Sedangkan dari segi analisis manfaat terhadap opsi ketiga ini apabila koordinasi yang dijalankan dimaknai pada sinergitas dan kontrol pelaksanaan tugas dan fungsi dari setiap lembaga, penguatan ini akan memberikan dampak positif terhadap perbaikan berbagai kerugian yang akan berpotensi terjadi apabila memilih kebijakan yang eksisting.

- d. Opsi 4: UU Pelayaran mengamatkan untuk membentuk Omnibuslaw tentang Keamanan dan Keselamatan di Laut yang



merevisi seluruh undang-undang terkait dan di dalamnya diatur pembentukan lembaga baru (Indonesia Sea and Coast Guard) dengan mengintegrasikan seluruh fungsi lembaga terkait ke dalam Indonesia Sea and Coast Guard yang dibentuk

1) Analisis Biaya

Terkait analisis biaya terhadap opsi 4 ini terdapat dua dampak. Pertama, *social cost* yang berpotensi terjadi akibat adanya peleburan semua tugas dan fungsi setiap lembaga terkait di perairan laut (KPLP, Polisi Air, Bakamla, KKP, Bea Cukai, dan TNI Angkatan Laut). Kedua, potensi penurunan penghasilan (*take home pay*) bagi sumber daya manusia yang berasal dari berbagai lembaga/instansi yang dileburkan ke dalam lembaga baru.

2) Analisis Manfaat

Sedangkan dari segi analisis manfaat terhadap opsi 4 ini menimbulkan beberapa dampak. Pertama, pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi keamanan di laut serta penyalahgunaan kewenangan menjadi semakin jelas karena Indonesia Sea and Coast sudah tidak lagi ambigu. Kedua, mengurangi secara signifikan potensi pemeriksaan berulang yang dialami pelaku usaha, yang pada akhirnya akan mampu menekan *high cost economy* yang dialami oleh pelaku pelayaran (nasional dan internasional), mengurangi biaya logistik, meningkatkan daya saing, dan berpotensi memberikan dampak positif bagi perekonomian nasional. Ketiga, mengurangi secara signifikan potensi inefisiensi anggaran karena penggabungan akan berdampak positif pada efisiensi belanja operasi (baik pengadaan sarana dan prasarana kapal maupun biaya operasional rutin).

Keempat, mengurangi secara signifikan potensi penyelundupan yang menyebabkan kerugian negara. Kelima, memperbaiki secara signifikan citra buruk dan untrust internasional terhadap keamanan perairan laut Indonesia. Sea and Coast Guard. Keenam, mengurangi secara signifikan beban biaya asuransi maritim yang lebih tinggi (bagi pelaku pelayaran

internasional) akibat adanya perbaikan stigma perairan Indonesia. Ketujuh, menciptakan dispersi operasi yang merata secara signifikan.

### **3. Perbandingan Biaya dan Manfaat**

Berdasarkan analisis biaya dan manfaat dalam opsi 1, dapat diketahui bahwa keberadaan PLP sebagaimana saat ini diatur dalam UU tentang Pelayaran banyak menimbulkan biaya, sedangkan belum terlihat nyata manfaat bagi konsisi keamanan laut dan pantai di Indonesia, yaitu dengan perbandingan biaya dan manfaatnya yaitu 8 berbanding 0.

Selanjutnya, dalam opsi 2, terkait dengan KPLP diintegrasikan dengan Badan Keamanan Laut (Bakamla) manfaat yang ditimbulkan cukup besar dibandingkan biaya atau kerugian yang muncul yaitu perbandingan biaya dan manfaatnya sebesar 2 berbanding 7.

Kemudian dalam opsi 3 dapat diketahui bahwa dalam Penguatan KPLP dalam UU Pelayaran, biaya yang muncul lebih banyak dibandingkan dengan manfaat, yaitu 3 berbanding 1. Sedangkan dalam opsi 4, terkait dengan wacana dibentuknya Omnibuslaw tentang Keamanan dan Keselamatan di laut, analisis manfaat yang muncul lebih banyak dari biaya yaitu 7 berbanding 2.

### **4. Rekomendasi**

Berdasarkan perbandingan biaya dan manfaat, terkait dengan penyempurnaan pengaturan PLP dari 4 opsi yang sudah diuraikan terdapat dua opsi yang memiliki jumlah manfaat yang sama yaitu opsi 2 dan opsi 4. Namun opsi 4 lebih baik dibandingkan opsi 2 karena dampak positif (manfaat) terhadap permasalahan *highcost*, inefisiensi anggaran, penyelundupan yang menyebabkan kerugian negara, citra buruk dan untrust internasional, beban biaya asuransi, dan ketidakmerataan dispersi operasi lebih signifikan dibanding opsi 2.

### Matriks

#### Permasalahan: Penyempurnaan pengaturan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai

Opsi	Identifikasi Stakeholder	Dampak (menggunakan indikator tertentu)		Perbandingan Biaya dan Manfaat
		Biaya	Manfaat	
<p>Opsi 1:</p> <p>Pengaturan PLP sesuai dengan ketentuan existing</p>		<p>1. High cost economy yang dialami oleh pelaku pelayaran (nasional dan internasional) akibat adanya pemeriksaan berulang dengan pihak berwenang yang berbeda-beda akan terus terjadi.</p> <p>2. Pemeriksaan berulang terhadap kapal pelaku usaha (baik nasional dan internasional) akan berakibat pada tambahan biaya logistik (tambahan biaya bahan bakar akibat bertambahnya waktu pelayaran akibat pemeriksaan berulang), yang pada akhirnya akan meningkatkan biaya logistik.</p> <p>3. Penambahan biaya logistik akan berdampak pada daya saing nasional dan ekonomi secara makro.</p> <p>4. Potensi inefisiensi anggaran akibat setiap lembaga yang berwenang melakukan</p>	---	B: 8, M:0

Opsi	Identifikasi Stakeholder	Dampak (menggunakan indikator tertentu)		Perbandingan Biaya dan Manfaat
		Biaya	Manfaat	
		operasi sendiri-sendiri (biaya sarana kapal, biaya operasi rutin dan lain sebagainya). 5. Penyelundupan yang menyebabkan kerugian negara berpotensi akan tetap terjadi. 6. Citra buruk dan <i>untrust</i> internasional terhadap keamanan perairan dan tidak adanya ketegasan lembaga yang berfungsi sebagai Indonesia Sea and Coast Guard. 7. Beban biaya asuransi maritim yang lebih tinggi (bagi pelaku pelayaran internasional) akibat adanya stigma perairan Indonesia tidak aman dan banyak pemeriksaan berulang. 8. Dispersi operasi yang tidak merata akibat hampir mayoritas lembaga yang terkait di perairan laut berfokus pada beberapa titik tertentu akan terus terjadi.		
Opsi 2: KPLP diintegrasikan dengan Badan		1. Adanya potensi terhambatnya karir sumber daya manusia	1. Pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi keamanan di laut	B: 2, M:7

Opsi	Identifikasi Stakeholder	Dampak (menggunakan indikator tertentu)		Perbandingan Biaya dan Manfaat
		Biaya	Manfaat	
Keamanan Laut (Bakamla) agar sinkron dengan Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (UU Kelautan), dengan melakukan penghapusan pengaturan KPLP dalam UU tentang Pelayaran		<p>yang berasal dari KPLP tidak berkembang akibat persoinil Bakamla mayoritas berasal dari Angkatan Laut.</p> <p>2. Potensi penurunan penghasilan (<i>take home pay</i>) bagi sumber daya manusia dari KPLP akibat masih rendahnya nilai renumerasi Bakamla yang disebabkan masih rendahnya capaian reformasi birokrasi di Bakamla (70% berbanding 40%).</p> <p>3. Potensi pemeriksaan berulang yang berdampak negatif terhadap high cost economi, biaya logistik, daya saing nasional, perekonomian nasional, serta citra dan trust terhadap Indonesia akan tetap terjadi akibat masih banyaknya lembaga yang memiliki kewenangan di perairan laut (Polair, KKP, Bea Cukai, dan TNI Angkatan Laut)</p>	<p>serta penyalahgunaan kewenangan menjadi semakin jelas karena Indonesia Sea and Coast sudah tidak lagi ambigu.</p> <p>2. Mengurangi potensi pemeriksaan berulang yang dialami pelaku usaha, yang pada akhirnya akan mampu menekan high cost economy yang dialami oleh pelaku pelayaran (nasional dan internasional), mengurangi biaya logistik, meningkatkan daya saing, dan berpotensi memberikan dampak positif bagi perekonomian nasional.</p> <p>3. Mengurangi potensi inefisiensi anggaran karena penggabungan akan berdampak positif pada efisiensi belanja operasi (baik pengadaan sarana dan prasarana kapal maupun biaya operasional rutin).</p> <p>4. Mengurangi potensi penyelundupan yang menyebabkan kerugian negara.</p> <p>5. Memperbaiki citra buruk dan <i>untrust</i> internasional</p>	

Opsi	Identifikasi Stakeholder	Dampak (menggunakan indikator tertentu)		Perbandingan Biaya dan Manfaat
		Biaya	Manfaat	
			<p>terhadap keamanan perairan laut Indonesia. Sea and Coast Guard.</p> <p>6. Mengurangi beban biaya asuransi maritim yang lebih tinggi (bagi pelaku pelayaran internasional) akibat adanya perbaikan stigma perairan Indonesia.</p> <p>7. Mengurangi potensi dispersi operasi yang tidak merata.</p>	
<p>Opsi 3:</p> <p>Penguatan KPLP dalam UU Pelayaran dengan mempertegas pengaturan KPLP sebagai Indonesia Sea and Coast Guard dan lembaga lainnya harus berkoordinasi dengan KPLP apabila terkait dengan fungsi keamanan dan keselamatan di laut. Sedangkan terkait dengan pertahanan dan keamanan dikecualikan dan tetap menjadi tugas TNI AL/Polair</p>		<p>1. Tidak akan menimbulkan manfaat yang signifikan (biaya do nothing akan tetap berpotensi terjadi) karena kewenangan KPLP hanya akan tetap terbatas berkaitan dengan pelayaran. Sedangkan kewenangan keamanan laut akan tetap terpecah di beberapa lembaga/instansi sebagaimana diatur oleh undang-undang sektoral.</p> <p>2. Kejadian pemeriksaan berulang yang berakibat negatif pada high cost ekonomi, biaya logistik, daya saing, dan perekonomian</p>	<p>1. Apabila koordinasi yang dijalankan dimaknai pada sinergitas dan kontrol pelaksanaan tugas dan fungsi dari setiap lembaga, penguatan ini akan memberikan dampak positif terhadap perbaikan berbagai kerugian yang akan berpotensi terjadi apabila memilih kebijakan do nothing.</p>	B: 3, M:1

Opsi	Identifikasi Stakeholder	Dampak (menggunakan indikator tertentu)		Perbandingan Biaya dan Manfaat
		Biaya	Manfaat	
		<p>nasional akan tetap terjadi karena kewenangan KPLP hanya sebatas mengkoordinasikan (atau kewajiban lembaga lain berkoordinasi), bukan penegasan kewenangan penuh.</p> <p>3. Inefisiensi anggaran akan tetap terjadi karena kewenangan KPLP hanya sebatas koordinasi, sedangkan pelaksanaan kegiatan/tugas setiap lembaga masih akan berjalan sendiri-sendiri sesuai dengan kewenangan yang dimiliki sebagaimana diatur dalam undang-undang sektoral masing-masing.</p>		
<p>Opsi 4:</p> <p>UU Pelayaran mengamatkan untuk membentuk Omnibuslaw tentang Keamanan dan Keselamatan di Laut yang merevisi seluruh undang-undang terkait dan di dalamnya diatur pembentukan lembaga baru (Indonesia Sea</p>		<p>1. Social cost yang berpotensi terjadi akibat adanya peleburan semua tugas dan fungsi setiap lembaga terkait di perairan laut (KPLP, Polisi Air, Bakamla, Bea Cukai, dan TNI Angkatan Laut).</p> <p>2. Potensi penurunan penghasilan (<i>take home pay</i>) bagi sumber</p>	<p>1. Pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi keamanan di laut serta penyalahgunaan kewenangan menjadi semakin jelas karena Indonesia Sea and Coast sudah tidak lagi ambigu.</p> <p>2. Mengurangi secara signifikan potensi pemeriksaan berulang yang dialami pelaku</p>	B: 2, M: 7

Opsi	Identifikasi Stakeholder	Dampak (menggunakan indikator tertentu)		Perbandingan Biaya dan Manfaat
		Biaya	Manfaat	
and Coast Guard) dengan mengintegrasikan seluruh fungsi lembaga terkait ke dalam Indonesia Sea and Coast Guard yang dibentuk		<p>daya manusia yang berasal dari berbagai lembaga/instansi yang dileburkan ke dalam lembaga baru.</p>	<p>usaha, yang pada akhirnya akan mampu menekan high cost economy yang dialami oleh pelaku pelayaran (nasional dan internasional), mengurangi biaya logistik, meningkatkan daya saing, dan berpotensi memberikan dampak positif bagi perekonomian nasional.</p> <p>3. Mengurangi secara signifikan potensi inefisiensi anggaran karena penggabungan akan berdampak positif pada efisiensi belanja operasi (baik pengadaan sarana dan prasarana kapal maupun biaya operasional rutin).</p> <p>4. Mengurangi secara signifikan potensi penyelundupan yang menyebabkan kerugian negara.</p> <p>5. Memperbaiki secara signifikan citra buruk dan <i>untrust</i> internasional terhadap keamanan perairan laut Indonesia. Sea and Coast Guard.</p> <p>6. Mengurangi secara</p>	



Opsi	Identifikasi Stakeholder	Dampak (menggunakan indikator tertentu)		Perbandingan Biaya dan Manfaat
		Biaya	Manfaat	
			<p>singnifikan beban biaya asuransi maritim yang lebih tinggi (bagi pelaku pelayaran internasional) akibat adanya perbaikan stigma perairan Indonesia.</p> <p>7. Menciptakan dispersi operasi yang merata secara signifikan.</p>	

PUSAT PUU DPR RI

### **BAB III**

## **EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT**

Beberapa peraturan perundang-undangan di Indonesia yang berkaitan dengan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran adalah:

#### **A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945)**

UUD NRI Tahun 1945 merupakan hukum dasar dan sumber hukum dari keseluruhan produk hukum di Indonesia. Produk hukum seperti undang-undang dan setiap tindakan atau kebijakan yang diambil pemangku negara harus dilandasi dan bersumber pada peraturan yang lebih tinggi, yang pada akhirnya harus dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan UUD NRI Tahun 1945. UUD NRI Tahun 1945 berisi norma-norma dan aturan-aturan yang harus ditaati dan dilaksanakan oleh semua komponen bangsa. Oleh karena itu, pengaturan mengenai penyelenggaraan pelayaran juga harus memperhatikan aspek filosofis dalam UUD NRI Tahun 1945.

Indonesia sebagai negara hukum sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945, di mana Indonesia merupakan negara hukum dinamis. Hukum yang dinamis dapat menciptakan negara yang sejahtera (*welfare state*) dan masyarakat yang beradab (*civilized society*), sehingga membawa implikasi bagi para penyelenggara negara untuk menjalankan tugas dan wewenangnya secara luas dan komprehensif dilandasi ide-ide kreatif dan inovatif. Selain itu, hukum nasional Indonesia harus tampil akomodatif, adaptif, dan progresif. Akomodatif artinya mampu menyerap, menampung keinginan masyarakat yang dinamis. Makna hukum seperti ini menggambarkan fungsinya sebagai pengayom dan pelindung masyarakat. Adaptif, artinya mampu menyesuaikan dinamika perkembangan jaman, sehingga tidak pernah usang. Progresif, artinya selalu berorientasi kemajuan, perspektif masa depan. Hukum yang baik selalu merespon

perkembangan atau kebutuhan hukum di masyarakat, sehingga perubahan terhadap UU tentang Pelayaran merupakan tuntutan kebutuhan hukum yang berkembang dengan adanya isu aktual yang terjadi di masyarakat Indonesia saat ini.

Keterkaitan UUD NRI Tahun 1945 dengan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran terdapat dalam Pasal 25A dan Pasal 33 UUD NRI Tahun 1945. Ketentuan dalam Pasal 25A UUD NRI Tahun 1945 dinyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang. Selain itu keterkaitan lainnya dapat dilihat dalam Pasal 33 UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi sebagai berikut:

1. Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan.
2. Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.
3. Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
4. Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

Dengan demikian dalam penyusunan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran hal-hal substansi yang terdapat dalam Pasal 25A dan Pasal 33 UUD NRI Tahun 1945 harus menjadi dasar pijakan dalam merumuskan beberapa pengaturan dalam RUU agar sinkron, harmonis, dan tidak bertentangan dalam rangka menciptakan perbaikan substansi UU tentang Pelayaran di masa mendatang.

**B. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti**

## **Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Undang-Undang tentang Pelayaran)**

Undang-Undang tentang Pelayaran terdiri dari 355 Pasal dan 22 Bab. Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Berdasarkan definisi tersebut maka pengaturan dalam Undang-Undang tentang Pelayaran memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim, yang dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas *cabotage* dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan;

Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, dalam Undang Undang ini diatur pula mengenai hipotek kapal. Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundang-undangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya;

- b. pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proposional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan;
- c. pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan

- mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam “*International Ship and Port Facility Security Code*”; dan
- d. pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*”.

Selain hal tersebut di atas, yang juga diatur secara tegas dan jelas dalam Undang-Undang ini adalah pembentukan institusi di bidang penjagaan laut dan pantai (*Sea and Coast Guard*) yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri. Penjaga laut dan pantai memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, dan fungsi koordinasi di bidang penegakan hukum di luar keselamatan pelayaran. Penjagaan laut dan pantai tersebut merupakan pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai. Diharapkan dengan pengaturan ini penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut yang dapat mengurangi citra Indonesia dalam pergaulan antarbangsa.

Terhadap Badan Usaha Milik Negara yang selama ini telah menyelenggarakan kegiatan perusahaan pelabuhan tetap dapat menyelenggarakan kegiatan yang sama dengan mendapatkan pelimpahan kewenangan Pemerintah, dalam upaya meningkatkan peran Badan Usaha Milik Negara guna mendukung pertumbuhan ekonomi.

Undang-Undang tentang Pelayaran sebagai dasar hukum bagi pengaturan pelayaran di Indonesia telah diberlakukan selama 14 tahun sejak disahkan pada tanggal 7 Mei 2008. Penyelenggaraan pelayaran sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Undang-Undang tentang Pelayaran disebutkan bahwa ada 8 (delapan) tujuan diselenggarakannya

pelayaran, yaitu memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional; membina jiwa kebaharian; menjunjung kedaulatan negara; menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional; menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional; memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan meningkatkan ketahanan nasional. Adapun Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.<sup>83</sup>

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang tentang Pelayaran telah diubah melalui ketentuan Pasal 57 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Undang-Undang tentang Cipta Kerja). Terdapat 68 ketentuan Undang-Undang tentang Pelayaran yang diubah dalam Undang-Undang tentang Cipta Kerja meliputi:

a. Pembinaan

Pembinaan pelayaran dilakukan oleh pemerintah pusat yang diatur lebih teknis dalam PP (Pasal 5).

b. Kegiatan angkutan laut dalam negeri

Kegiatan angkutan laut dalam negeri yang jaringan trayeknya ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 9).

c. Perizinan Berusaha

Pemberlakuan “Perizinan Berusaha” terhadap kegiatan-kegiatan yang di antaranya mencakup:

- 1) kegiatan angkutan laut khusus yang dilakukan berdasarkan perizinan berusaha dari Pemerintah Pusat (Pasal 13 ayat (2));
- 2) kewajiban memenuhi perizinan berusaha untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan (Pasal 27);

---

<sup>8383</sup> Pasal 1 ayat (2) Undang- Undang tentang Pelayaran.

- 3) Perizinan Berusaha untuk angkutan laut yang didasarkan pada norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 28 ayat (1));
- 4) Perizinan Berusaha untuk angkutan laut pelayaran-rakyat berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 28 ayat (2));
- 5) Perizinan Usaha untuk angkutan sungai dan danau berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 28 ayat (3));
- 6) Perizinan Berusaha untuk angkutan penyeberangan berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 28 ayat (5));
- 7) kewajiban Badan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan untuk memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai kewenangannya berdasarkan norma, standar, prosedur dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 33);
- 8) angkutan multimoda yang dilakukan oleh Badan Usaha wajib memenuhi Perizinan Berusaha untuk melakukan angkutan multimoda dari Pemerintah Pusat (pasal 51 ayat (1));
- 9) kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan setelah memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya berdasarkan norma, standar, prosedur dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 91 ayat (1));
- 10) pembangunan pelabuhan laut yang wajib memenuhi Perizinan Berusaha, yang mana pembangunan dan pengoperasian pelabuhan laut yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah harus mendapatkan persetujuan dari Pemerintah Pusat (Pasal 96 ayat (1));
- 11) Pelabuhan laut hanya dapat dioperasikan setelah selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional serta wajib memenuhi Perizinan Berusaha (Pasal 97 ayat (1));

- 12) Pembangunan pelabuhan sungai dan danau wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari bupati/wali kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 98 ayat (1));
  - 13) Pembangunan dan pengoperasian terminal khusus wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat (Pasal 104 ayat (2));
  - 14) Pembangunan atau pengerjaan kapal yang merupakan perombakan harus dilakukan sesuai dengan gambar rancang bangun dan data yang telah memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat (Pasal 125 ayat (2));
  - 15) desain dan pekerjaan pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan, serta reklamasi wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya (Pasal 197);
  - 16) Setiap kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat (Pasal 204 ayat (2)).
- d. Ketentuan Baru (Pasal tambahan baru) terkait Kapal Asing di wilayah perairan Indonesia  
Diperbolehkannya kapal asing melakukan kegiatan khusus di wilayah perairan Indonesia yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia (Pasal 14A).
- e. Dokumen Elektronik  
Diakuinya/diperbolehkannya dokumen elektronik dalam pelaksanaan angkutan multimoda (Pasal 52 ayat (2)); terkait kapal yang memasuki pelabuhan (Pasal 157 ayat (2)); dan pelaporan perombakan kapal (Pasal 213 ayat (2)).
- f. Sanksi administratif  
Sanksi administratif diatur dalam Pasal 59, Pasal 171, Pasal 225, Pasal 243, dan Pasal 273.
- g. Sanksi Pidana



Sanksi pidana diatur dalam Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 310, Pasal 313, Pasal 314, Pasal 321, Pasal 322, dan Pasal 336.

h. Peraturan Pemerintah

Adanya penegasan bahwa ketentuan lebih lanjut akan diatur dalam Peraturan Pemerintah, di antaranya yaitu:

- 1) Pembinaan pelayaran (Pasal 5 ayat (3));
- 2) kegiatan khusus yang dilakukan oleh kapal asing (Pasal 14A ayat (2));
- 3) perizinan berusaha untuk angkutan laut (Pasal 28 ayat (7));
- 4) usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan (Pasal 31 ayat (3));
- 5) tata cara dan persyaratan Perizinan Berusaha jasa terkait dengan angkutan di perairan (Pasal 34);
- 6) kriteria, jenis, besaran denda, dan tata cara pengenaan sanksi administratif (Pasal 59 ayat (2), (Pasal 171 ayat (3), (Pasal 225 ayat (2), (Pasal 243 ayat (2), dan (Pasal 273 ayat (2));
- 7) kegiatan pengusahaan di pelabuhan (Pasal 90 ayat (5));
- 8) jenis kegiatan pengusahaan di pelabuhan serta Perizinan Berusaha terkait pembangunan dan pengoperasian pelabuhan (Pasal 99);
- 9) tata cara pembatalan sertifikat kapal (Pasal 127 ayat (4));
- 10) tata cara pengesahan gambar dan pembangunan kapal serta pemeriksaan dan sertifikasi keselamatan kapal (Pasal 133);
- 11) tata cara pengukuran dan penerbitan surat ukur, tata cara, persyaratan, dan dokumentasi pendaftaran kapal serta tata cara dan persyaratan penerbitan Surat Tanda Kebangsaan Kapal (Pasal 168);
- 12) tata cara audit dan penerbitan sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran (Pasal 169 ayat (6));
- 13) tata cara audit dan penerbitan sertifikat manajemen keamanan kapal (Pasal 170);

- 14) mengenai desain dan pekerjaan pengerukan alur-pelayaran, kolam pelabuhan, dan reklamasi serta sertifikasi pelaksana pekerjaan (Pasal 197 ayat (3));
  - 15) tata cara pemberitahuan kedatangan kapal, pemeriksaan, penyerahan, serta penyimpanan surat, dokumen, dan warta kapal (Pasal 213 ayat (4)).
- i. Kegiatan pelabuhan untuk menunjang kelancaran perdagangan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri.  
Pelabuhan dan terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 111 ayat (5)).
  - j. Pengadaan, Pembangunan, dan Pengerjaan Kapal.  
Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal yang sesuai dengan ketentuan standar internasional (Pasal 124).
  - k. Pengukuran dan Pendaftaran Kapal.
    - 1) Proses pengukuran, pendaftaran, dan penetapan kebangsaan kapal pada kapal penangkap ikan dilakukan secara terintegrasi melalui pelayanan 1 (satu) atap yang sarana dan prasarana penyelenggaraan sistem 1 (satu) atap disediakan oleh Pemerintah Pusat (Penjelasan Pasal 154).
    - 2) Kapal yang telah diukur dan mendapat Surat Ukur dapat didaftarkan di Indonesia oleh pemilik kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 158 ayat (1)).
    - 3) Pendaftaran kapal dilakukan di tempat yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat (Pasal 159 ayat (1)).

Berdasarkan ketentuan Pasal 97A Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, 68 pasal di Undang-Undang tentang Pelayaran yang diubah dalam Undang-Undang Cipta Kerja hanya dapat dilakukan perubahan dan/atau pencabutan dengan mengubah dan/atau mencabut UU omnibus law (Undang-Undang tentang Cipta Kerja) itu sendiri. Hal ini

memberikan batasan pengaturan dalam RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran agar tidak mengubah atau mengganti atau mencabut 68 ketentuan yang sudah diubah dalam UU tentang Cipta Kerja, karenanya perubahan kedua ini harus dengan hati-hati mencermati 68 ketentuan tersebut.

### **C. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (Undang-Undang tentang KUHP)**

Undang-Undang tentang KUHP hadir dalam rangka untuk menggantikan *Wetboek van Strafrecht* atau yang disebut dengan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana sebagaimana ditetapkan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana yang telah beberapa kali diubah. Penggantian tersebut merupakan salah satu usaha dalam rangka pembangunan hukum nasional yang dilakukan secara terarah, terpadu, dan terencana sehingga dapat mendukung pembangunan nasional di berbagai bidang sesuai dengan tuntutan pembangunan serta tingkat kesadaran hukum dan dinamika yang berkembang dalam masyarakat.

Undang-Undang tentang KUHP terdiri atas 37 bab dan 624 pasal. Undang-Undang tentang KUHP mencakup Buku Kesatu dan Buku Kedua. Buku Kesatu berisi aturan umum sebagai pedoman bagi penerapan Buku Kedua serta Undang-Undang di luar Undang-Undang ini, Peraturan Daerah Provinsi, dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota, kecuali ditentukan lain menurut Undang-Undang sehingga Buku Kesatu juga menjadi dasar bagi Undang-Undang di luar Undang-Undang ini. Buku Kesatu mencakup Pasal 1 sampai dengan Pasal 187 Undang-Undang tentang KUHP. Buku Kedua mengatur tentang tindak pidana yang mencakup Pasal 188-624 Undang-Undang tentang KUHP.

Pasal 4 huruf b dan c mengatur bahwa Ketentuan pidana dalam Undang-Undang berlaku bagi Setiap Orang yang melakukan: Tindak Pidana di Kapal Indonesia atau di Pesawat Udara Indonesia; dan Tindak Pidana di bidang teknologi informasi atau Tindak Pidana lainnya yang akibatnya dialami atau terjadi di wilayah NKRI atau di Kapal Indonesia

dan di Pesawat Udara Indonesia. Pasal 174 UU tentang KUHP mengatur bahwa Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Pasal 175 mengatur bahwa Penumpang adalah orang selain Nakhoda dan Anak Buah Kapal yang berada di Kapal atau orang selain kapten penerbang dan awak Pesawat Udara lain yang berada dalam Pesawat Udara. Pasal 176 mengatur bahwa Anak Buah kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda. Pasal 177 UU tentang KUHP mengatur bahwa Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas Kapal oleh pemilik atau operator Kapal yang melakukan tugas di atas Kapal sesuai dengan jabatannya. Pasal 178 mengatur bahwa Kapal Indonesia adalah Kapal yang didaftar di Indonesia dan memperoleh Surat tanda kebangsaan Kapal Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pasal 179 mengatur bahwa Nakhoda adalah salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di Kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 202 mengatur bahwa dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan atau pidana denda paling banyak kategori II, Setiap Orang yang tanpa wewenang: a. memasuki wilayah yang sedang dibangun untuk keperluan pertahanan keamanan negara dalam jarak kurang dari 500 (lima ratus) meter, kecuali pada jalan besar untuk lalu lintas umum; b. memasuki bangunan angkatan darat, angkatan laut, atau angkatan udara, serta Pesawat Udara atau kapal perang melalui jalan lain dari jalan Masuk biasa; c. membawa alat pemotret ke dalam suatu bagian lapangan yang dilarang oleh ketentuan peraturan perundang-undangan; atau d. mempunyai hasil pemotretan, gambar, atau uraian dari proyek pertahanan keamanan negara dari seluruh atau sebagian lapangan sebagaimana dimaksud dalam huruf c.

Pasal 325 mengatur bahwa Setiap Orang yang secara melawan hukum mengambil, memindahkan, merusak, atau menghancurkan rambu yang dipasang untuk keselamatan pelayaran, merintanginya bekerjanya rambu tersebut, atau memasang rambu yang keliru, dipidana dengan: a. pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun, jika perbuatan tersebut mengakibatkan bahaya bagi keselamatan pelayaran; b. pidana penjara paling lama 9 (sembilan) tahun, jika perbuatan tersebut mengakibatkan bahaya bagi keselamatan pelayaran dan mengakibatkan Kapal tenggelam atau terdampar; c. pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun, jika perbuatan tersebut mengakibatkan luka berat bagi orang; atau d. pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun, jika perbuatan tersebut mengakibatkan matinya orang.

Pasal 326 mengatur bahwa Setiap Orang yang karena kealpaannya mengakibatkan rambu yang dipasang untuk keselamatan pelayaran menjadi terambil, berpindah, rusak, hancur, atau terhambatnya kerja rambu tersebut, atau terpasangnya rambu yang keliru, dipidana dengan: a. pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau pidana denda paling banyak kategori III, jika perbuatan tersebut mengakibatkan bahaya lagi pelayaran; b. pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau pidana denda paling banyak kategori IV, jika perbuatan tersebut mengakibatkan Kapal tenggelam atau terdampar; c. pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak kategori V, jika perbuatan tersebut mengakibatkan Luka Berat bagi orang; atau d. pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun atau pidana denda paling banyak kategori VI, jika perbuatan tersebut mengakibatkan matinya orang.

Pasal 329 mengatur bahwa Setiap Orang yang secara melawan hukum mendamparkan, merusak, menenggelamkan, menghancurkan, atau membuat tidak dapat dipakai suatu Kapal, dipidana dengan: a. pidana penjara paling lama 9 (sembilan) tahun, jika perbuatan tersebut menimbulkan bahaya umum bagi orang atau Barang; b. pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun, jika perbuatan tersebut

mengakibatkan Luka Berat; atau c. pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun, jika perbuatan tersebut mengakibatkan matinya orang.

Pasal 330 mengatur bahwa Setiap Orang yang karena kealpaannya mengakibatkan suatu Kapal terdampar, rusak, tenggelam, hancur, atau tidak dapat dipakai, dipidana dengan: a. pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun, jika perbuatan tersebut menimbulkan bahaya umum bagi orang atau Barang; b. pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun, jika perbuatan tersebut mengakibatkan Luka Berat; atau c. pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun, jika perbuatan tersebut mengakibatkan matinya orang.

Pasal 477 mengatur bahwa (ayat (1)) dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun atau pidana denda paling banyak kategori V, Setiap Orang yang melakukan: a. pencurian benda suci keagamaan atau kepercayaan; b. pencurian benda purbakala; c. pencurian Ternak atau Barang yang merupakan sumber mata pencaharian atau sumber nafkah utama seseorang; d. pencurian pada waktu ada kebakaran, ledakan, bencana alam, Kapal karam, Kapal terdampar, kecelakaan Pesawat Udara, kecelakaan kereta api, kecelakaan lalu lintas jalan, huru-hara, pemberontakan, atau Perang; e. pencurian pada malam dalam suatu rumah atau dalam pekarangan tertutup yang ada rumahnya, yang dilakukan oleh orang yang adanya di situ tidak diketahui atau tidak dikehendaki oleh yang berhak; f. pencurian dengan cara merusak, membongkar, memotong, memecah, memanjat, memakai anak kunci palsu, menggunakan perintah palsu, atau memakai pakaian jabatan palsu, untuk masuk ke tempat melakukan Tindak Pidana atau sampai pada Barang yang diambil; atau g. pencurian secara bersama-sama dan bersekutu. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e disertai dengan salah satu cara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f dan huruf g, dipidana dengan pidana penjara paling lama 9 (sembilan) tahun.

Pasal 499 mengatur bahwa dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun atau pidana denda paling banyak kategori V, Setiap Orang yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau

orang lain secara melawan hukum merugikan penanggung asuransi atau orang yang dengan sah memegang Surat penanggungan Barang di kendaraan angkutan, dengan: a. membakar atau menyebabkan ledakan suatu Barang yang Masuk asuransi kebakaran sehingga tidak dapat dipakai lagi; mendamparkan, merusak, menghancurkan, atau membuat sehingga tidak dapat dipakai lagi Kapal yang diasuransikan atau yang muatannya diasuransikan atau yang upah pengangkutannya yang akan dibayar telah diasuransikan atau yang untuk melengkapi Kapal tersebut telah diberikan uang pinjaman atas tanggungan Kapal tersebut; atau c. merusak, menghancurkan, atau membuat sehingga tidak dapat dipakai lagi kendaraan yang diasuransikan atau yang muatannya diasuransikan atau yang upah pengangkutannya yang akan dibayar telah diasuransikan atau yang untuk melengkapi kendaraan tersebut telah diberikan uang pinjaman atas tanggungan kendaraan tersebut. Pasal 525 mengatur bahwa Setiap Orang yang secara melawan hukum atau membuat tidak dapat dipakai bangunan gedung, Kapal, kereta api, atau alat transportasi massal lain yang sebagian atau seluruhnya milik orang lain, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun atau pidana denda paling banyak kategori V.

BAB XXXI Undang-Undang tentang KUHP mengatur khusus mengenai Tindak Pidana Pelayaran mulai dari Pasal 542 sampai dengan Pasal 574. Pasal 542 mengatur bahwa Setiap Orang yang menggunakan Kapal untuk menahan atau melakukan Kekerasan atau Ancaman Kekerasan terhadap Kapal lain atau terhadap orang atau Barang yang berada di atas Kapal di laut lepas atau di suatu tempat di luar yurisdiksi negara manapun dengan maksud untuk menguasai orang atau menguasai atau memiliki Kapal atau Barang secara melawan hukum, dipidana karena pembajakan di laut dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun. Pasal 543 mengatur bahwa (ayat (1)) Setiap Orang yang di darat atau di air sekitar pantai atau di muara sungai melakukan Kekerasan atau Ancaman Kekerasan terhadap orang atau Barang di tempat tersebut setelah terlebih dahulu menyeberangi lautan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas)

tahun. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa Setiap Orang yang menggunakan Kapal melakukan Kekerasan atau Ancaman Kekerasan terhadap Kapal lain atau terhadap orang atau Barang di perairan Indonesia untuk menguasai orang atau menguasai atau memiliki Kapal atau Barang secara melawan hukum, dipidana dengan pidana yang sama dengan pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 544 mengatur bahwa Setiap Orang yang melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 542 dan Pasal 543 yang mengakibatkan: a. Luka Berat dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun; atau b. matinya orang dipidana dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara paling lama 20 (dua puluh) tahun.

Pasal 545 mengatur bahwa Setiap Orang yang: a. bekerja sebagai Nakhoda atau melakukan profesi sebagai Nalhoda pada Kapal, padahal diketahui bahwa Kapal tersebut digunakan untuk melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 542 dan Pasal 543, dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun; atau b. bekerja sebagai Anak Buah Kapal, padahal diketahui bahwa Kapal tersebut digunakan untuk melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 542 dan Pasal 543, dipidana dengan pidana penjara paling lama 9 (sembilan) tahun.

Pasal 546 mengatur bahwa (ayat (1)) Setiap Orang yang menyerahkan Kapal Indonesia ke dalam kekuasaan orang yang melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 542 dan Pasal 543, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Nakhoda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun.

Pasal 547 mengatur bahwa Setiap Penumpang Kapal Indonesia yang merampas kekuasaan atas Kapal tersebut, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun. Pasal 548 mengatur bahwa Nakhoda Kapal Indonesia yang mengambil alih atau menarik Kapal dari pemiliknya atau dari Pengusaha yang memiliki dan memakai Kapal



tersebut untuk keuntungan diri sendiri, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.

Pasal 549 mengatur bahwa Nakhoda Kapal Indonesia yang membuat atau meminta orang lain untuk membuat Surat keterangan Kapal yang diketahui bahwa isi Surat keterangan tersebut bertentangan dengan yang sebenarnya, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun. Pasal 550 mengatur bahwa Setiap Orang yang untuk memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pendaftaran Kapal, memperlihatkan Surat keterangan yang diketahui bahwa isi Surat keterangan tersebut bertentangan dengan yang sebenarnya, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak kategori IV.

Pasal 551 mengatur bahwa dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun, Setiap Orang yang: a. membuat atau meminta orang lain untuk mencantumkan keterangan palsu dalam berita acara suatu keterangan Kapal tentang suatu keadaan yang kebenarannya harus dinyatakan dalam akta, dengan maksud untuk menggunakan sendiri atau menyuruh orang lain menggunakan akta tersebut seolah-olah keterangan dalam berita acara sesuai dengan yang sebenarnya jika karena penggunaan akta tersebut dapat menimbulkan kerugian; atau b. menggunakan akta sebagaimana dimaksud dalam huruf a seolah-olah isinya sesuai dengan yang sebenarnya jika karena penggunaan akta tersebut dapat menimbulkan kerugian.

Pasal 552 mengatur bahwa Nakhoda yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain, membuat atau memberikan laporan palsu tentang kecelakaan Kapal yang dipimpinnya atau Kapal lain, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun atau pidana denda paling banyak kategori IV. Pasal 553 UU tentang KUHP mengatur bahwa (ayat (1)) dipidana karena penyerangan di Kapal dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau pidana denda paling banyak kategori III: a. Penumpang Kapal Indonesia yang di atas Kapal menyerang atau melawan Nakhoda dengan Kekerasan atau Ancaman Kekerasan dengan maksud merampas kebebasannya

untuk bergerak; atau b. Anak Buah kapal Indonesia yang di atas Kapal atau dalam menjalankan profesinya melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam huruf a terhadap orang yang lebih tinggi pangkatnya. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan: a. pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun, jika perbuatan tersebut atau perbuatan lain yang menyertainya mengakibatkan luka; b. pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun, jika mengakibatkan Luka Berat; atau c. pidana penjara paling lama 9 (sembilan) tahun, jika mengakibatkan matinya orang.

Pasal 554 mengatur bahwa (ayat (1)) dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 553 ayat (1) dilakukan oleh 2 (dua) orang atau lebih dengan bersekutu atau bersama-sama, dipidana karena pemberontakan di Kapal, dengan pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan: a. pidana penjara paling lama 9 (sembilan) tahun, jika perbuatan tersebut atau perbuatan lain yang menyertainya mengakibatkan luka; b. pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun, jika mengakibatkan Luka Berat; atau c. pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun, jika mengakibatkan matinya orang.

Pasal 555 mengatur bahwa Setiap Orang yang di atas Kapal Indonesia menghasut orang lain supaya melakukan pemberontakan di Kapal dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun. Pasal 556 mengatur bahwa (ayat (1)) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau pidana denda paling banyak kategori II, setiap Penumpang Kapal Indonesia yang: a. tidak menurut perintah Nakhoda yang diberikan untuk kepentingan keamanan atau untuk menegakkan ketertiban dan disiplin di atas Kapal; b. tidak memberi pertolongan menurut kemampuannya kepada Nakhoda ketika mengetahui bahwa kemerdekaan Nakhoda untuk bergerak dirampas; atau c. tidak memberitahukan kepada Nakhoda pada saat yang tepat ketika mengetahui ada niat dari orang lain yang berada di atas Kapal untuk melakukan penyerangan di Kapal. Kemudian pada ayat (2)

mengatur bahwa ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c tidak berlaku jika penyerangan di Kapal tidak terjadi.

Pasal 557 mengatur bahwa Jika Setiap Orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 547 dan Pasal 553 sampai dengan Pasal 556 berpangkat perwira Kapal, pidananya dapat ditambah 1/3 (satu per tiga). Pasal 558 mengatur bahwa dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun, Nakhoda Kapal Indonesia yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum atau untuk menyembunyikan keuntungan dengan cara: a. menjual Kapal; b. membebani dengan jaminan fidusia, hipotek atau menggadaikan Kapal atau perlengkapannya; c. menjual atau menggadaikan Barang muatan atau perbekalan Kapalnya; atau d. memperhitungkan kerugian atau pengeluaran yang tidak sebenarnya.

Pasal 559 mengatur bahwa Setiap Orang yang melengkapi Kapal atas biaya sendiri atau atas biaya orang lain, dengan maksud digunakan untuk melakukan Tindak Pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 542 dan Pasal 543, dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun. Pasal 560 mengatur bahwa Setiap Orang yang atas biaya sendiri atau atas biaya orang lain secara langsung atau tidak langsung turut melaksanakan penyewaan, pemuatan, atau pengasuransian Kapal, padahal diketahui bahwa Kapal tersebut akan digunakan atau diperuntukkan untuk digunakan untuk maksud sebagaimana dimaksud dalam Pasal 542 dan Pasal 543, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun. Pasal 561 mengatur bahwa Nakhoda Kapal Indonesia yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum atau untuk menyembunyikan keuntungan yang demikian dengan cara mengubah haluan Kapalnya, dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau pidana denda paling banyak kategori IV.

Pasal 562 mengatur bahwa (ayat (1)) Nakhoda Kapal Indonesia yang tidak dalam keadaan terpaksa dan tanpa sepengetahuan pemilik atau Pengusaha Kapal, melakukan atau membiarkan dilakukan perbuatan yang diketahuinya akan menimbulkan kemungkinan bagi Kapal atau Barang muatannya untuk ditarik, dihentikan, atau ditahan,

dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) Bulan atau pidana denda paling banyak kategori III. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa setiap penumpang Kapal yang tidak dalam keadaan terpaksa dan tanpa sepengetahuan Nakhoda melakukan atau membiarkan dilakukan perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau pidana denda paling banyak kategori II.

Pasal 563 mengatur bahwa Nakhoda Kapal Indonesia yang tidak dalam keadaan terpaksa tidak memberi sesuatu yang wajib diberikan kepada Penumpang Kapalnya, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau pidana denda paling banyak kategori IV. Pasal 564 mengatur bahwa Nakhoda Kapal Indonesia yang tidak dalam keadaan terpaksa atau bertentangan dengan hukum yang berlaku baginya membuang Barang muatan Kapalnya, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau pidana denda paling banyak kategori III. Pasal 565 mengatur bahwa Nakhoda yang Kapalnya memakai bendera Indonesia, padahal diketahui tidak berhak untuk memakai bendera tersebut, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau pidana denda paling banyak kategori III.

Pasal 566 mengatur bahwa Nakhoda yang Kapalnya memakai tanda yang menimbulkan kesan seolah-olah Kapal tersebut adalah Kapal perang Indonesia atau Kapal pemerintah selain Kapal perang yang bertugas di bidang keamanan dan ketertiban di laut atau Kapal pandu yang bekerja di perairan Indonesia, dipidana dengan pidana penjara paling lama I (satu) tahun atau pidana denda paling banyak kategori III. Pasal 567 mengatur bahwa Nakhoda Kapal Indonesia yang tidak memenuhi kewajiban untuk mencatat dan memberitahukan kelahiran atau kematian orang yang berada di Kapal selama waktu berlayar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dipidana dengan pidana denda paling banyak kategori II.

Pasal 568 mengatur bahwa Nakhoda Kapal Indonesia yang tanpa alasan yang sah menolak permintaan untuk mengangkut tersangka, terdakwa, terpidana, narapidana, dan/ atau Barang yang berhubungan dengan perkara pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-

undangan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau pidana denda paling banyak kategori III. Pasal 569 mengatur bahwa (ayat (1)) seorang Nakhoda Kapal Indonesia yang membiarkan lari atau melepaskan tersangka, terdakwa, terpidana, atau narapidana, atau memberi bantuan ketika dilepaskan atau melepaskan diri, padahal orang itu diangkut di Kapal nya berdasarkan permintaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau pidana denda paling banyak kategori IV. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa dalam hal Nakhoda karena kealpaannya mengakibatkan tersangka, terdakwa, terpidana, atau narapidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) lepas atau melarikan diri, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) Bulan atau pidana denda paling banyak kategori II.

Pasal 570 mengatur bahwa Setiap Orang yang secara melawan hukum menghancurkan atau merusak Barang muatan, perbekalan, atau Barang keperluan yang ada di Kapal, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau pidana denda paling banyak kategori IV. Pasal 571 mengatur bahwa Setiap Orang yang tidak dalam keadaan terpaksa tanpa hak melakukan profesi sebagai Nakhoda, juru mudi, atau juru mesin pada Kapal Indonesia, dipidana dengan pidana penjara paling lama I (satu) tahun atau pidana denda paling banyak kategori IV. Pasal 572 mengatur bahwa Setiap Orang yang tanpa hak memakai tanda pengenal walaupun sedikit berlainan, yang pemakaiannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan hanya untuk Kapal rumah sakit atau sekoci dari Kapal tersebut atau untuk Kapal kecil yang digunakan untuk menolong orang sakit, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) Bulan atau pidana denda paling banyak kategori II.

Pasal 573 mengatur bahwa Dipidana dengan pidana denda paling banyak kategori IV, Setiap Orang yang: a. menandatangani konosemen yang dikeluarkan dengan melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan; atau b. berdasarkan kewenangannya menandatangani konosemen sebagaimana dimaksud dalam huruf a, jika konosemen

tersebut jadi dikeluarkan. Pasal 574 mengatur bahwa (ayat (1)) dipidana dengan pidana denda paling banyak kategori IV, Setiap Orang yang: a. menandatangani tiket perjalanan Penumpang Kapal yang dikeluarkan dengan melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan; atau b. berdasarkan kewenangannya menandatangani tiket perjalanan Penumpang Kapal sebagaimana dimaksud dalam huruf a, jika tiket tersebut kemudian dikeluarkan. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku juga terhadap Setiap Orang yang memberikan tiket perjalanan Penumpang Kapal yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 613 mengatur bahwa (ayat (1)) pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, setiap Undang-Undang dan Peraturan Daerah yang memuat ketentuan pidana harus menyesuaikan dengan ketentuan Buku Kesatu Undang-Undang ini. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa ketentuan mengenai penyesuaian ketentuan pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Undang-Undang. Pasal 614 mengatur bahwa Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku: a. istilah kejahatan dan pelanggaran yang digunakan dalam Undang-Undang di luar Undang-Undang ini dan Peraturan Daerah diganti menjadi Tindak Pidana; b. istilah badan hukum yang berbentuk perseroan terbatas, yayasan, perkumpulan, koperasi, badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik desa, atau yang disamakan dengan itu, maupun perkumpulan yang tidak berbadan hukum atau badan usaha yang berbentuk firma, persekutuan komanditer, atau yang disamakan dengan itu yang diatur dalam peraturan perundang-undangan di luar Undang-Undang ini disamakan dengan Korporasi sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang ini; c. istilah benda berwujud atau tidak berwujud, benda bergerak atau tidak bergerak termasuk air dan uang giral, aliran listrik, gas, data dan program Komputer yang diatur dalam Undang-Undang di luar Undang-Undang ini disamakan dengan Barang sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang ini; dan; d. istilah pegawai negeri, aparatur sipil negara, anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia,

anggota Tentara Nasional Indonesia, pejabat negara, pejabat publik, pejabat daerah, orang yang menerima gaji atau upah dari keuangan negara atau daerah, orang yang menerima gaji atau upah dari Korporasi yang seluruh atau sebagian besar modalnya milik negara atau daerah, atau pejabat lain yang diatur dalam peraturan perundang-undangan di luar Undang-Undang ini dan memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 154 merupakan Pejabat sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang ini.

Pasal 615 mengatur bahwa (ayat (1)) pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, pidana kurungan dalam Undang-Undang lain di luar Undang-Undang ini dan Peraturan Daerah diganti menjadi pidana denda dengan ketentuan: a. pidana kurungan kurang dari 6 (enam) Bulan diganti dengan pidana denda paling banyak kategori I; dan b. pidana kurungan 6 (enam) Bulan atau lebih diganti dengan pidana denda paling banyak kategori II. Kemudian pada ayat (2) mengatur bahwa dalam hal pidana denda yang diancamkan secara alternatif dengan pidana kurungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melebihi kategori II, tetap berlaku ketentuan dalam peraturan perundang-undangan tersebut.

Pasal 616 mengatur bahwa pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang lain di luar Undang-Undang ini yang menetapkan pidana denda yang melebihi jumlah kategori VIII diganti dengan pidana denda kategori VIII. Pasal 617 mengatur bahwa pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, jika ketentuan pidana dalam Undang-Undang di luar Undang-Undang ini menunjuk pada pasal-pasal tertentu yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang diberlakukan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana dan Undang-Undang Nomor 73 Tahun 1958 tentang Menyatakan Berlakunya Undang-Undang No. 1 Tahun 1946 Republik Indonesia tentang Peraturan Hukum Pidana Untuk Seluruh Wilayah Republik Indonesia dan Mengubah Kitab Undang-Undang Hukum Pidana disesuaikan dengan perubahan yang ada dalam Undang-Undang ini.

Pasal 618 mengatur bahwa pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Tindak Pidana yang sedang dalam proses peradilan menggunakan ketentuan Undang-Undang ini, kecuali Undang-Undang yang mengatur Tindak Pidana tersebut lebih menguntungkan bagi tersangka atau terdakwa. Pasal 619 mengatur bahwa pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, pidana tutupan tetap dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1946 tentang Hukuman Tutupan sampai dibentuknya Undang-Undang mengenai pidana tutupan yang baru. Pasal 620 UU tentang KUHP mengatur bahwa pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, ketentuan dalam Bab tentang Tindak Pidana Khusus dalam Undang-Undang ini dilaksanakan oleh lembaga penegak hukum berdasarkan tugas dan kewenangan yang diatur dalam Undang-Undang masing-masing. Pasal 624 mengatur bahwa Undang-Undang ini mulai berlaku setelah 3 (tiga) tahun dihitung sejak tanggal diundangkan.

Dengan demikian keterkaitan antara Undang-Undang tentang KUHP dengan UU tentang pelayaran adalah terletak pada tindak pidana beserta sanksinya yang terkait dengan kapal dan pelayaran sebagaimana yang telah dijabarkan di atas. Hal tersebut tentu perlu disinkronisasi dan menjadi perhatian dan pertimbangan dalam menyusun RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran.

#### **D. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2023 tentang Landas Kontinen (Undang-Undang tentang Landas Kontinen)**

Undang-Undang tentang Landas Kontinen terdiri dari 59 Pasal dan 11 Bab. Undang-Undang ini mengatur mengenai landas kontinen Indonesia. Landas Kontinen adalah dasar laut dan tanah di bawahnya dari area di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorial Indonesia, sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratan hingga pinggiran luar tepian kontinen, atau hingga suatu jarak 200 (dua ratus) mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggiran luar tepian kontinen tidak mencapai jarak tersebut, hingga paling jauh 350 (tiga ratus lima puluh) mil laut atau sampai dengan jarak 100 (seratus) mil laut dari garis kedalaman 2.500 (dua



ribu lima ratus) meter, atau berdasarkan perjanjian internasional dengan negara yang pantainya berhadapan atau berdampingan dengan Indonesia. Batas landas kontinen terdiri atas batas terluar landas kontinen dan batas landas kontinen dengan negara lain.

Pengaturan mengenai Landas Kontinen dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum mengenai ruang lingkup Landas Kontinen, kewenangan pengelolaan oleh negara, dan hak berdaulat lainnya. Pengelolaan Landas Kontinen dilakukan dengan pendekatan kesejahteraan, keamanan, dan kelestarian lingkungan secara bersama-sama. Pendekatan kesejahteraan dilakukan agar dalam pengelolaan Landas Kontinen memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Pendekatan keamanan dilakukan agar dalam pengelolaan Landas Kontinen menjamin keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia dan melindungi segenap bangsa, sedangkan pendekatan kelestarian lingkungan dilakukan agar dalam pengelolaan Landas Kontinen harus memperhatikan aspek kelestarian lingkungan yang merupakan wujud dari pembangunan yang berkelanjutan.

Hal-hal pokok yang diatur dalam Undang-Undang ini adalah:

1. batas Landas Kontinen;
2. hak berdaulat dan kewenangan tertentu di Landas Kontinen;
3. kegiatan di Landas Kontinen;
4. perlindungan lingkungan laut di Landas Kontinen;
5. tanggung jawab dan ganti rugi;
6. pengawasan dan penegakan hukum; dan
7. ketentuan pidana.

Setelah ditetapkan batas terluar Landas Kontinen, Pemerintah Indonesia wajib melakukan pengelolaan secara komprehensif terhadap seluruh wilayah yurisdiksi dimaksud, pengelolaan sumber daya Landas Kontinen yang berkelanjutan, dan memastikan lingkungan Landas Kontinen dapat terjaga dengan baik. Pemerintah Indonesia perlu terus mengembangkan berbagai teknologi dan meningkatkan kapasitas sumber daya manusia Indonesia untuk dapat mengelola Landas Kontinen.

Terdapat beberapa materi muatan dalam Undang-Undang tentang Landas Kontinen yang menyangkut tentang pelayaran, antara lain:

- Pasal 14 ayat (2) mengatur bahwa dalam melaksanakan hak berdaulat di Landas Kontinen sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 ayat (21 huruf a, negara Indonesia mengakui kebebasan pelayaran di laut di atas Landas Kontinen sesuai dengan ketentuan perundang-undangan dan hukum internasional.
- Dalam Pasal 16 diatur bahwa Kegiatan yang dilakukan di Landas Kontinen meliputi: a. Penelitian Ilmiah Kelautan; b. eksplorasi dan/atau eksploitasi Sumber Daya Alam; c. pemasangan kabel dan/atau pipa bawah laut; dan/atau d. kegiatan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Berbagai kegiatan yang dimaksud dalam Pasal 16 tersebut dalam pelaksanaannya harus memperhatikan kepentingan pelayaran (Pasal 17 ayat (1) huruf c, ayat (2) huruf d, ayat (3) huruf d).
- Pasal 31 mengatur mengenai lebar zona keselamatan di sekitar Pulau Buatan, Instalasi, dan Bangunan Lainnya serta kapal dan alat lainnya sebagai instalasi eksplorasi dan/ atau eksploitasi (Pasal 30 huruf a), dengan ketentuan: a. tidak melebihi 500 (lima ratus) meter dihitung dari setiap titik terluar pada Pulau Buatan, Instalasi, dan Bangunan Lainnya, serta kapal dan alat lainnya sebagai instalasi eksplorasi dan/ atau eksploitasi Sumber Daya Alam; b. di zona keselamatan tersebut kapal pihak ketiga dilarang berlayar di sekitar Pulau Buatan, Instalasi, dan Bangunan Lainnya; c. Larangan berlayar bagi kapal pihak ketiga dikecualikan dalam hal kapal pihak ketiga dalam keadaan darurat dengan mematuhi hukum internasional yang diterima secara umum yang berkaitan dengan pelayaran.
- Dalam Pasal 54, Setiap Orang yang melihat, mendengar, atau mengetahui adanya kapal yang tenggelam yang dapat mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran di Landas Kontinen harus melaporkan dan/atau memberikan informasi secara jelas kepada kementerian/lembaga pemerintah nonkementerian sesuai dengan

kewenangannya atau penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 ayat (2) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Materi muatan dalam Undang-Undang tentang Pelayaran terkait dengan Perairan Indonesia tentu saja sangat terkait dengan pengaturan mengenai Landas Kontinen dalam Undang-Undang tentang Landas Kontinen, karenanya dalam RUU tentang Perubahan kedua atas Undang-Undang tentang Pelayaran harus memperhatikan pengaturan dalam Undang-Undang tentang Landas Kontinen agar tidak terjadi tumpang tindih atau bahkan pertentangan atau disharmonisasi antar undang-undang.

#### **E. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (Undang-Undang tentang HKPD)**

Dalam rangka mengalokasikan sumber daya nasional secara lebih efisien, Pemerintah memberikan kewenangan kepada Daerah untuk memungut Pajak dan Retribusi daerah melalui restrukturisasi jenis Pajak, pemberian sumber-sumber perpajakan Daerah yang baru, penyederhanaan jenis Retribusi, dan harmonisasi dengan peraturan perundang-undangan terkait.

Keterkaitan antara RUU tentang Perubahan Atas UU tentang Pelayaran dengan Undang-Undang tentang HKPD dalam pemungutan retribusi kepelabuhanan. Jenis retribusi daerah terdiri atas retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizinan tertentu. Adapun objek retribusi adalah penyediaan/pelayanan barang dan/atau jasa dan pemberian izin tertentu kepada orang pribadi atau Badan oleh Pemerintah Daerah. Sedangkan Wajib Retribusi meliputi orang pribadi atau Badan yang menggunakan/menikmati pelayanan barang, jasa, dan/ atau perizinan sebagaimana tercantum dalam Pasal 87. Pasal 88 mengatur bahwa Jenis penyediaan/pelayanan barang dan/atau jasa yang merupakan objek Retribusi Jasa Usaha meliputi:

- a. penyediaan tempat kegiatan usaha berupa pasar grosir, pertokoan, dan tempat kegiatan usaha lainnya;

- b. penyediaan tempat pelelangan ikan, ternak, hasil bumi, dan hasil hutan termasuk fasilitas lainnya dalam lingkungan tempat pelelangan;
- c. penyediaan tempat khusus parkir di luar badan jalan;
- d. penyediaan tempat penginapan/pesanggrahan/vila;
- e. pelayanan rumah pemotongan hewan ternak;
- f. pelayanan jasa kepelabuhanan;**
- g. pelayanan tempat rekreasi, pariwisata, dan olahraga;
- h. pelayanan penyeberangan orang atau barang dengan menggunakan kendaraan di air;**
- i. penjualan hasil produksi usaha Pemerintah Daerah; dan
- j. pemanfaatan aset Daerah yang tidak mengganggu penyelenggaraan tugas dan fungsi organisasi perangkat Daerah dan/atau optimalisasi aset Daerah dengan tidak mengubah status kepemilikan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 90 menjelaskan bahwa Besaran Retribusi yang terutang dihitung berdasarkan perkalian antara tingkat penggunaan jasa dengan tarif Retribusi. Tingkat penggunaan jasa merupakan jumlah penggunaan jasa yang dijadikan dasar alokasi beban biaya yang dipikul Pemerintah Daerah untuk penyelenggaraan jasa yang bersangkutan sebagaimana diatur dalam Pasal 91. Tarif retribusi ini dapat ditentukan seragam atau bervariasi menurut golongan sesuai dengan prinsip dan sasaran penetapan tarif retribusi sebagaimana dijelaskan dalam pasal 92 ayat (2). Terkait tarif retribusi ini bisa ditinjau Kembali paling lama 3 tahun sekali dengan memperhatikan indeks harga dan perkembangan perekonomian, tanpa melakukan penambahan objek Retribusi.

Berdasarkan uraian di atas maka dalam penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Atas UU tentang Pelayaran perlu memperhatikan ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang tentang HKPD khususnya terkait pemungutan retribusi pelayanan jasa kepelabuhan dan penyeberangan orang atau barang dengan menggunakan kendaraan di air.

**F. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam sebagaimana diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam)**

Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam hadir untuk meningkatkan sebesar-besarnya kesejahteraan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam. Selama ini Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam tersebut telah memberikan kontribusi yang nyata dalam pembangunan Perikanan dan kelautan serta pembangunan ekonomi masyarakat pesisir dan perdesaan. Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam terdiri atas 10 bab dan 70 pasal.

Pasal 1 angka 4 Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam (sebagaimana Pasal 1 Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam diubah melalui Pasal 115 angka 1 UU Cipker) mengatur bahwa Nelayan Kecil adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, baik yang menggunakan kapal penangkap Ikan maupun yang tidak menggunakan kapal penangkap Ikan. Pasal 1 angka 7 mengatur bahwa Nelayan Pemilik adalah Nelayan yang memiliki kapal penangkap Ikan yang digunakan dalam usaha Penangkapan Ikan dan secara aktif melakukan Penangkapan Ikan. Pasal 1 angka 8 (sebagaimana Pasal 1 UU tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam diubah melalui Pasal 115 angka 1 UU Cipker) mengatur bahwa Penangkapan Ikan adalah kegiatan untuk memperoleh Ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan alat dan cara yang mengedepankan asas keberlanjutan dan

kelestarian termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan, menangani, mengolah, dan/atau mengawetkannya. Pasal 1 angka 13 (sebagaimana Pasal 1 UU tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam diubah melalui Pasal 115 angka 1 UU Ciptaker) mengatur bahwa Pembudidayaan Ikan adalah kegiatan untuk memelihara, membesarkan, dan/atau membiakkan Ikan serta memanen hasilnya dalam lingkungan yang terkontrol, termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan, menangani, mengolah, dan/atau mengawetkannya.

Pasal 6 mengatur bahwa Nelayan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) meliputi: a. Nelayan Kecil; b. Nelayan Tradisional; c. Nelayan Buruh; dan d. Nelayan Pemilik yang memiliki kapal penangkap Ikan, baik dalam satu unit maupun dalam jumlah kumulatif lebih dari 10 (sepuluh) GT sampai dengan 60 (enam puluh) GT yang dipergunakan dalam usaha Penangkapan Ikan. Pasal 21 ayat (3) mengatur bahwa Sarana Penangkapan Ikan paling sedikit meliputi: a. kapal penangkap Ikan yang laik laut, laik tangkap Ikan, dan laik simpan Ikan; b. alat penangkapan Ikan dan alat bantu penangkapan Ikan; c. bahan bakar minyak dan sumber energi lainnya; dan d. air bersih dan es. Pasal 21 ayat (4) mengatur bahwa Sarana Pembudidayaan Ikan paling sedikit meliputi: a. induk, benih, dan bibit; b. pakan; c. obat Ikan; d. geoisolator; e. air bersih; f. laboratorium kesehatan Ikan; g. pupuk; h. alat pemanen; i. kapal pengangkut Ikan hidup; j. bahan bakar minyak dan sumber energi lainnya; k. pompa air; l. kincir; dan m. keramba jaring apung. Pasal 28 ayat (1) mengatur bahwa Pemilik dan penyewa kapal atau Pemilik Lahan Budi Daya dan penyewa lahan budi daya yang melakukan kegiatan Penangkapan Ikan atau Pembudidayaan Ikan dengan melibatkan Nelayan Kecil, Nelayan Tradisional, Nelayan Buruh, atau Penggarap Lahan Budi Daya harus membuat perjanjian kerja atau perjanjian bagi hasil secara tertulis. Penjelasan Pasal 36 ayat (1) huruf a UU tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam mengatur bahwa Perizinan yang terkait

dengan Penangkapan Ikan bagi Nelayan Kecil, antara lain, surat ukur, surat tanda bukti lapor kedatangan, dan keberangkatan kapal, dan surat persetujuan berlayar yang tidak dipungut biaya dalam pengurusannya.

Berdasarkan uraian di atas, maka keterkaitan antara Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam dengan RUU tentang Pelayaran adalah terkait dengan kapal sebagai sarana yang digunakan oleh nelayan untuk penangkapan ikan. Dengan demikian hal tersebut perlu menjadi perhatian dan pertimbangan dalam menyusun RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran.

**G. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Undang-Undang tentang Pemda)**

Klasifikasi urusan pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum. Urusan pemerintahan yang dibagi antara pemerintah pusat dan daerah provinsi dan daerah kabupaten/kota adalah urusan pemerintahan konkuren. Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke daerah menjadi dasar pelaksanaan otonomi daerah. Urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan daerah terdiri atas urusan pemerintahan wajib dan urusan pemerintahan pilihan. Urusan pemerintahan pilihan meliputi kelautan dan perikanan, pariwisata, pertanian, kehutanan, energi dan sumber daya mineral, perdagangan, perindustrian, dan transmigrasi.

Kriteria urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah provinsi adalah urusan pemerintahan yang lokasinya lintas daerah kabupaten/kota, urusan pemerintahan yang penggunaannya lintas daerah kabupaten/kota, urusan pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas daerah kabupaten/kota, dan/atau urusan pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh daerah provinsi.

Kriteria urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah kabupaten/kota adalah urusan pemerintahan yang lokasinya dalam daerah kabupaten/kota, urusan pemerintahan yang penggunaannya dalam daerah kabupaten/kota, urusan pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya hanya dalam daerah kabupaten/kota, dan/atau urusan pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh daerah kabupaten/kota.

Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara pemerintah pusat dan daerah provinsi serta daerah kabupaten/kota tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Undang-Undang tentang Pemda. Lampiran dalam Undang-Undang tentang Pemda menentukan pembagian kewenangan sub urusan bidang pelayaran antara pemerintah pusat, pemerintah daerah provinsi, dan pemerintah daerah kabupaten/kota terutama di bidang penerbitan pemberian perizinan usaha.

Dalam Undang-Undang tentang Pelayaran, jenis pelabuhan terdiri atas 2 (dua) pelabuhan yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan sungai dan danau. Pelabuhan laut mempunyai hierarki yang terdiri atas pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dan pelabuhan pengumpan. Berdasarkan jenis pelabuhan ini dan aspek batas kewilayahan, kewenangan bidang pelayaran antara pemerintah daerah provinsi dan pemerintah daerah kabupaten/kota ditentukan, sebagaimana diuraikan dalam tabel di bawah ini.

<b>KEWENANGAN DAERAH PROVINSI BIDANG PELAYARAN</b>	<b>KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA BIDANG PELAYARAN</b>
<b>Penerbitan izin usaha angkutan laut</b> bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah dan beroperasi pada lintas pelabuhan antar-Daerah kabupaten/ kota dalam wilayah Daerah provinsi.	<b>Penerbitan izin usaha angkutan laut</b> bagi badan usaha yang berdomisili dalam Daerah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan di Daerah kabupaten/kota.
<b>Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat</b> bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan antar-	<b>Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat</b> bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi



Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi, pelabuhan antar-Daerah provinsi, dan Pelabuhan internasional.	pada lintas pelabuhan dalam Daerah kabupaten/kota.
<b>Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau</b> untuk kapal yang melayani trayek antar-Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi yang bersangkutan.	<b>Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau</b> untuk kapal yang melayani trayek dalam Daerah kabupaten/kota yang bersangkutan.
<b>Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal antar-Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi yang terletak pada jaringan jalan provinsi dan/atau jaringan jalur kereta api provinsi.</b>	<b>Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal dalam Daerah kabupaten/kota yang terletak pada jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.</b>
<b>Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan lintas pelabuhan antar-Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</b>	<b>Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.</b>
<b>Penerbitan izin usaha jasa</b> terkait berupa <b>bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, tally mandiri, dan depo peti kemas.</b>	<b>Penerbitan izin usaha jasa</b> terkait dengan <b>perawatan dan perbaikan kapal.</b>
<b>Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya</b> pada lintas penyeberangan antar-Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi.	<b>Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya</b> pada lintas penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.
<b>Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan regional.</b>	<b>Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.</b>
	<b>Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP untuk pelabuhan sungai dan danau.</b>
<b>Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpan regional.</b>	<b>Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpan lokal.</b>

<b>Pembangunan dan penerbitan izin pelabuhan sungai dan danau</b> yang melayani trayek lintas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.	<b>Pembangunan dan penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau.</b>
<b>Penerbitan izin usaha badan usaha</b> pelabuhan di <b>pelabuhan pengumpan regional.</b>	<b>Penerbitan izin usaha badan usaha</b> pelabuhan di <b>pelabuhan pengumpul lokal.</b>
<b>Penerbitan izin pengembangan pelabuhan</b> untuk <b>pelabuhan pengumpan regional.</b>	<b>Penerbitan izin pengembangan pelabuhan</b> untuk <b>pelabuhan pengumpul lokal.</b>
<b>Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam</b> untuk <b>pelabuhan pengumpan regional.</b>	<b>Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam</b> untuk <b>pelabuhan pengumpul lokal.</b>
<b>Penerbitan izin pekerjaan pengerukan</b> di wilayah perairan <b>pelabuhan pengumpan regional.</b>	<b>Penerbitan izin pekerjaan pengerukan</b> di wilayah perairan <b>pelabuhan pengumpul lokal.</b>
<b>Penerbitan izin reklamasi</b> di wilayah perairan <b>pelabuhan pengumpan regional.</b>	<b>Penerbitan izin reklamasi</b> di wilayah perairan <b>pelabuhan pengumpul lokal.</b>
<b>Penerbitan izin pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS)</b> di dalam DLKR/DLKP <b>pelabuhan pengumpan regional.</b>	<b>Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)</b> di dalam DLKR/DLKP <b>pelabuhan pengumpul lokal.</b>
	<b>Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili</b> badan usaha.
	<b>Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sesuai dengan domisili</b> orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha.

Undang-Undang tentang Pelayaran membagi penyelenggara pelabuhan yang terdiri atas otoritas pelabuhan atau unit penyelenggara pelabuhan. Unit penyelenggara pelabuhan dibentuk pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Unit penyelenggara pelabuhan dapat merupakan unit penyelenggara pelabuhan pemerintah dan unit penyelenggara pelabuhan pemerintah daerah. Unit penyelenggara pelabuhan dibentuk dan bertanggung jawab kepada:

2. Menteri untuk unit penyelenggara pelabuhan pemerintah; dan

3. gubernur atau bupati/walikota untuk unit penyelenggara pelabuhan pemerintah daerah.

Otoritas pelabuhan dalam pelaksanaan penyelenggara pelabuhan harus berkoordinasi dengan pemerintah daerah.

Undang-Undang tentang Pelayaran memberi peran kepada pemerintah daerah karena pelabuhan memberikan manfaat bagi pemerintah daerah. Dalam upaya untuk memberikan manfaat, pemerintah daerah mempunyai peran, tugas, dan wewenang sebagai berikut:

- a. mendorong pengembangan kawasan perdagangan, kawasan industri, dan pusat kegiatan perekonomian lainnya;
- b. mengawasi terjaminnya kelestarian lingkungan di pelabuhan;
4. ikut menjamin keselamatan dan keamanan pelabuhan;
5. menyediakan dan memelihara infrastruktur yang menghubungkan pelabuhan dengan kawasan perdagangan, kawasan industri, dan pusat kegiatan perekonomian lainnya;
6. membina masyarakat di sekitar pelabuhan dan memfasilitasi masyarakat di wilayahnya untuk dapat berperan serta secara positif terselenggaranya kegiatan pelabuhan;
7. menyediakan pusat informasi muatan di tingkat wilayah;
8. memberikan izin mendirikan bangunan di sisi daratan; dan
9. memberikan rekomendasi dalam penetapan lokasi pelabuhan dan terminal khusus.

Dalam hal pemerintah daerah tidak dapat melaksanakan atau menyalahgunakan peran, tugas, dan wewenang, pemerintah mengambil alih peran, tugas, dan wewenang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Selain kewenangan terkait perizinan usaha dan peran pemerintah daerah sebagaimana diuraikan di atas, Undang-Undang tentang Pelayaran mengatur bahwa sistem informasi pelayaran diselenggarakan oleh pemerintah dan pemerintah daerah. Pemerintah daerah menyelenggarakan sistem informasi pelayaran sesuai dengan kewenangannya berdasarkan pedoman dan standar yang ditetapkan oleh pemerintah. Hal lain yang diatur dalam Undang-Undang tentang Pelayaran yaitu setiap orang yang melakukan

pelayaran wajib menyampaikan kegiatannya kepada pemerintah daerah. Pemerintah dan/atau pemerintah daerah melakukan pemutakhiran data dan informasi pelayaran secara periodik untuk menghasilkan data dan informasi yang sesuai dengan kebutuhan, akurat, terkini, dan dapat dipertanggungjawabkan. Pengelolaan sistem informasi pelayaran oleh Pemerintah dan pemerintah daerah dapat dilakukan melalui kerja sama dengan pihak lain.

Undang-Undang tentang Pemda sangat terkait dengan Undang-Undang tentang Pelayaran karena berkaitan dengan kewenangan dalam perizinan usaha di bidang pelayaran yang merupakan urusan pemerintahan konkuren pilihan. Selain urusan kewenangan dalam perizinan usaha tersebut, kewenangan lain secara khusus diberikan kepada pemerintah daerah melalui ketentuan dalam peraturan perundang-undangan dengan prinsip akuntabilitas, efisiensi, dan eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional.

Untuk itu, didalam penyusunan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran harus mensinkronkan dengan ketentuan di dalam Undang-Undang tentang Pemda, khususnya materi yang terkait di bidang kepelabuhan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

#### **H. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan sebagaimana diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Undang-Undang tentang Kelautan)**

Undang-Undang tentang Kelautan sangat erat kaitannya dengan Undang-Undang tentang Pelayaran. Undang-Undang tentang Kelautan ini telah satu kali diamandemen melalui ketentuan Pasal 16 dan Pasal 19 Undang-Undang tentang Cipta Kerja. Definisi tentang pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang tentang Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Sehingga Undang-Undang tentang Kelautan sangat terkait dengan Undang-Undang tentang

Pelayaran, karena angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim salah satu obyeknya dilakukan dilaut, selain sungai dan danau.

Menurut ketentuan Pasal 19 Undang-Undang tentang Cipta Kerja Angka 1 tentang perubahan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Pelayaran, laut adalah ruang perairan di muka bumi yang menghubungkan daratan dengan daratan dan bentuk-bentuk alamiah lainnya, yang merupakan kesatuan geografis dan ekologis beserta segenap unsur terkait, dan yang batas dan sistemnya ditentukan oleh peraturan perundang-undangan dan hukum internasional. Adapun definisi kelautan menurut ketentuan Pasal 1 angka 2 adalah hal yang berhubungan dengan laut dan/atau kegiatan di wilayah laut, yang meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya, kolom air dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.

Pasal 3 Undang-Undang tentang Kelautan mengatur tujuan penyelenggaraan kelautan bertujuan untuk: menegaskan Indonesia sebagai Negara Kepulauan berciri nusantara dan maritim; mendayagunakan sumber daya kelautan dan/atau kegiatan di wilayah laut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum laut internasional demi tercapainya kemakmuran bangsa dan negara; mewujudkan laut yang lestari serta aman sebagai ruang hidup dan ruangjuang bangsa Indonesia; memanfaatkan sumber daya kelautan secara berkelanjutan untuk sebesar-besarnya kesejahteraan bagi generasi sekarang tanpa mengorbankan kepentingan generasi mendatang; memajukan budaya dan pengetahuan kelautan bagi masyarakat; mengembangkan sumber daya manusia di bidang kelautan yang profesional, beretika, berdedikasi, dan mampu mengedepankan kepentingan nasional dalam mendukung pembangunan kelautan secara optimal dan terpadu; memberikan kepastian hukum dan manfaat bagi seluruh masyarakat sebagai negara kepulauan; dan mengembangkan peran NKRI dalam percaturan kelautan global sesuai dengan hukum laut internasional untuk kepentingan bangsa dan negara.

Hampir semua substansi di dalam Undang-Undang tentang Kelautan terkait dengan Undang-Undang tentang Pelayaran. Hanya saja untuk lebih fokus, materi di dalam Undang-Undang Kelautan dilokalisir khusus terhadap materi-materi yang terkait langsung. Adapun beberapa ketentuan di dalam Undang-Undang tentang Kelautan yang kiranya perlu dijadikan acuan dalam penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran mencakup materi:

a. wilayah laut

Wilayah laut terdiri atas wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi serta laut lepas dan kawasan dasar laut internasional (Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang tentang Kelautan). Kemudian ketentuan Pasal 7 mengatur wilayah perairan meliputi: perairan pedalaman; perairan kepulauan; dan laut teritorial. Wilayah yurisdiksi meliputi: zona tambahan; zona ekonomi eksklusif Indonesia; dan landas kontinen. NKRI memiliki: kedaulatan pada perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial; yurisdiksi tertentu pada zona tambahan; dan hak berdaulat pada zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen. Kedaulatan, yurisdiksi tertentu, dan hak berdaulat di dalam wilayah perairan dan wilayah dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.

b. laut lepas dan kawasan dasar laut internasional

Ketentuan Pasal 10 menyatakan laut lepas merupakan bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Kawasan dasar laut internasional merupakan dasar laut serta tanah di bawahnya yang terletak di luar batas-batas yurisdiksi nasional. Dalam ketentuan Pasal 11 menyatakan NKRI berhak melakukan konservasi dan pengelolaan sumber daya hayati di laut lepas. Di laut lepas Pemerintah wajib: memberantas kejahatan internasional; memberantas siaran gelap; melindungi kapal nasional, baik di bidang teknis, administratif, maupun sosial; melakukan pengejaran seketika; mencegah dan menanggulangi pencemaran laut dengan

bekerja sama dengan negara atau lembaga internasional terkait; dan berpartisipasi dalam pengelolaan perikanan melalui forum pengelolaan perikanan regional dan internasional. Pemberantasan kejahatan internasional di laut lepas dilakukan melalui kerja sama dengan negara lain. Konservasi dan pengelolaan sumber daya hayati dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.

c. pengelolaan kelautan

Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya melakukan pengelolaan kelautan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat melalui pemanfaatan dan pengusahaan sumber daya kelautan dengan menggunakan prinsip ekonomi biru (Pasal 14 ayat (1)). Pengusahaan sumber daya kelautan dilakukan antara lain berupa perhubungan laut dan bangunan laut (Pasal 14 ayat (1) huruf c dan d). Selanjutnya, Pasal 29 menyatakan: Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya mengembangkan potensi dan meningkatkan peran perhubungan laut. Pemerintah mengembangkan dan menetapkan tatanan kepelabuhanan dan sistem pelabuhan yang andal, yang meliputi penentuan lokasi pelabuhan Laut dalam yang dapat melayani kapal generasi mutakhir dan penetapan pelabuhan hub. Sistem pelabuhan yang andal, yang bercirikan: efisien dan berstandar internasional; bebas monopoli; mendukung konektivitas antarpulau, termasuk pulau-pulau kecil terluar dengan pulau induknya; ketersediaan fasilitas kepelabuhanan di pulau-pulau kecil terluar; ketersediaan fasilitas kepelabuhanan, termasuk fasilitas lingkungan dan pencegahan pencemaran lingkungan; dan keterpaduan antara terminal dan kapal.

Pasal 30 menyatakan: Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya wajib mengembangkan dan meningkatkan penggunaan angkutan perairan dalam rangka konektivitas antarwilayah NKRI. Pemerintah melaksanakan kebijakan pengembangan armada nasional. Pemerintah mengatur kebijakan sumber pembiayaan dan perpajakan yang berpihak pada

kemudahan pengembangan sarana prasarana perhubungan laut serta infrastruktur dan suprastruktur kepelabuhanan. Pemerintah memfasilitasi sumber pembiayaan usaha perhubungan laut melalui kebijakan perbankan nasional. Ketentuan Pasal 31 menyatakan: pengembangan potensi perhubungan laut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Terkait dengan bangunan laut, Pasal 32 menyatakan dalam rangka keselamatan pelayaran semua bentuk bangunan dan instalasi di laut tidak mengganggu, baik alur pelayaran maupun alur laut kepulauan Indonesia. Area operasi dari bangunan dan instalasi di laut tidak melebihi daerah keselamatan yang telah ditentukan. Penggunaan area operasional dari bangunan dan instalasi di laut yang melebihi daerah keselamatan yang telah harus mendapatkan izin dari pihak yang berwenang. Pendirian dan/atau penempatan bangunan laut wajib mempertimbangkan kelestarian sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil. Ketentuan mengenai kriteria, persyaratan, dan mekanisme pendirian dan/atau penempatan bangunan di laut diatur dalam Peraturan Pemerintah. Pasal 33 Pemerintah bertanggung jawab terhadap aktivitas pembongkaran laut yang sudah tidak berfungsi.

d. perlindungan lingkungan laut

Pasal 50 menyatakan Pemerintah melakukan upaya perlindungan melalui: konservasi laut; pengendalian pencemaran laut; penanggulangan bencana kelautan; dan pencegahan dan penanggulangan kerusakan, dan bencana.

e. pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut

Pasal 58 menyatakan untuk mengelola kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah NKRI, dan melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara di wilayah laut, dibentuk sistem pertahanan laut, yang diselenggarakan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan dan Tentara Nasional Indonesia.



Pasal 59 ayat (3) menyatakan dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, dibentuk Badan Keamanan Laut. Pasal 60 menyatakan Badan Keamanan Laut merupakan lembaga pemerintah nonkementerian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden melalui menteri yang mengoordinasikannya. Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. (Pasal 61).

Pasal 62 dalam melaksanakan tugas, Badan Keamanan Laut menyelenggarakan fungsi:

- a. menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- b. menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- c. melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- d. menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;
- e. memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;
- f. memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan
- g. melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Pasal 67 menyatakan ketentuan lebih lanjut mengenai struktur organisasi, tata kerja, dan personal Badan Keamanan Laut diatur dengan Peraturan Presiden.

Beberapa ketentuan di dalam Undang-Undang Kelautan di atas harus menjadi acuan dan disinkronkan di dalam penyusunan NA

dan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran, agar materinya dapat sinkron dan tidak menimbulkan persoalan hukum baru.

**I. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Informasi Geospasial sebagaimana diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Undang-Undang tentang Informasi Geospasial)**

Informasi Geospasial (IG) merupakan alat bantu dalam perumusan kebijakan, pengambilan keputusan, dan/atau pelaksanaan kegiatan yang berhubungan dengan ruang kebumiharian. IG sangat berguna sebagai sistem pendukung pengambilan kebijakan dalam rangka mengoptimalkan pembangunan di bidang ekonomi, sosial, budaya, dan ketahanan nasional, khususnya dalam pengelolaan sumber daya alam, penyusunan rencana tata ruang, perencanaan lokasi investasi dan bisnis perekonomian, penentuan garis batas wilayah, pertanahan, dan kepariwisataan. IG juga merupakan informasi yang amat diperlukan dalam penanggulangan bencana, pelestarian lingkungan hidup, dan pertahanan keamanan.

Definisi Geospasial dalam UU tentang Informasi Geospasial adalah aspek keruangan yang menunjukkan lokasi, letak, dan posisi suatu objek atau kejadian yang berada di bawah, pada, atau di atas permukaan bumi yang dinyatakan dalam sistem koordinat tertentu. Data Geospasial (DG) adalah data tentang lokasi geografis, dimensi atau ukuran, dan/atau karakteristik objek alam dan/atau buatan manusia yang berada di bawah, pada, atau di atas permukaan bumi. IG adalah DG yang sudah diolah sehingga dapat digunakan sebagai alat bantu dalam perumusan kebijakan, pengambilan keputusan, dan/atau pelaksanaan kegiatan yang berhubungan dengan ruang kebumiharian.

IG terdiri atas Informasi Geospasial Dasar (IGD) dan Informasi Geospasial Tematik (IGT). IGD meliputi jaring kontrol geodesi dan peta dasar. Peta dasar terdiri atas garis pantai, hipsografi, perairan, nama rupabumi, batas wilayah, transportasi dan utilitas, bangunan dan fasilitas umum, dan penutup lahan. Peta dasar berupa Peta Rupabumi

Indonesia. Peta Rupabumi Indonesia mencakup wilayah darat dan wilayah laut, termasuk wilayah pantai. Peta Lingkungan Pantai Indonesia adalah peta dasar yang memberikan informasi secara khusus untuk wilayah pesisir. Peta Lingkungan Laut Nasional adalah peta dasar yang memberikan informasi secara khusus untuk wilayah laut.

Hipsografi merupakan garis khayal untuk menggambarkan semua titik yang mempunyai ketinggian yang sama di permukaan bumi atau kedalaman yang sama di dasar laut. Pada Peta Rupabumi Indonesia, hipsografi digambarkan dalam bentuk garis kontur mukabumi dan titik ketinggian di darat. Pada Peta Lingkungan Pantai Indonesia dan Peta Lingkungan Laut Nasional, hipsografi digambarkan dalam bentuk garis kontur mukabumi, titik ketinggian di darat, batimetri, dan titik kedalaman di laut.

Undang-Undang tentang Informasi Geospasial tidak terkait secara langsung dengan pelayaran. Keterkaitan tidak langsung tersebut dapat ditemukan di dalam materi muatan mengenai sistem informasi pelabuhan. Sistem informasi pelabuhan memuat informasi terkait dengan kedalaman alur dan kolam pelabuhan. Informasi ini didapatkan dari peta dasar berupa Peta Rupabumi Indonesia yang memuat salah satunya adalah Peta Lingkungan Laut Nasional yang memberikan informasi secara khusus untuk wilayah laut. Lebih spesifik lagi, informasi kedalaman alur dan kolam Pelabuhan di dapat dari hipsografi yang menggambarkan semua titik yang mempunyai ketinggian yang sama di permukaan bumi atau kedalaman yang sama di dasar laut. Hipsografi digambarkan dalam bentuk garis kontur mukabumi, titik ketinggian di darat, batimetri, dan titik kedalaman di laut.

**J. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang sebagaimana diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Undang-Undang tentang Penataan Ruang)**

Undang-Undang tentang Penataan Ruang secara umum mengatur terkait penyelenggaraan penataan ruang di Indonesia.

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang tentang Penataan Ruang mengalami beberapa perubahan sebagaimana diatur dalam Materi muatan dalam Pasal 17 Undang-Undang tentang Cipta Kerja. Undang-Undang tentang Penataan Ruang ini secara spesifik mengatur tentang asas dan tujuan penataan ruang; klasifikasi penataan ruang; tugas dan wewenang; pelaksanaan penataan ruang yang terdiri dari perencanaan tata ruang di wilayah nasional, provinsi dan kabupaten/kota; pengaturan dan pembinaan penataan ruang; pengawasan penataan ruang, hak, kewajiban, dan peran masyarakat; penyelesaian sengketa; penyidikan; dan ketentuan pidana.

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang tentang Penataan Ruang menyatakan bahwa ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya. Ruang laut ini merupakan salah satu ruang lingkup dari RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran. Sedangkan dalam Pasal 1 angka 2 Undang-Undang tentang Penataan Ruang menyebutkan pengertian tentang tata ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang.

Amanat penataan ruang terkandung dalam Pasal 33 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945 serta makna yang terkandung dalam falsafah dan dasar negara Pancasila menyatakan bahwa penataan ruang perlu dikelola secara berkelanjutan dan digunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dalam rangka mewujudkan amanat Pasal 33 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945 tersebut, Undang-Undang tentang Penataan Ruang menyatakan bahwa negara menyelenggarakan penataan ruang, yang pelaksanaan wewenangnya dilakukan oleh pemerintah dan pemerintah daerah dengan tetap menghormati hak yang dimiliki oleh setiap orang.

Keterkaitan antara Undang-Undang tentang Penataan Ruang dengan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran adalah memiliki kaitan yang erat, terutama dalam konteks pengaturan dan pengelolaan wilayah pesisir, pelabuhan, dan perairan laut. Pasal 5 ayat (5) mengatur bahwa Penataan ruang berdasarkan nilai strategis kawasan terdiri atas

penataan ruang kawasan strategis nasional, penataan ruang kawasan strategis provinsi, dan penataan ruang kawasan strategis kabupaten/kota. Dalam penjelasan pasal 5 ayat (5) menjelaskan kawasan strategis merupakan kawasan yang di dalamnya berlangsung kegiatan yang mempunyai pengaruh besar terhadap tata ruang di wilayah sekitarnya; kegiatan lain di bidang yang sejenis dan kegiatan di bidang lainnya; dan/atau peningkatan kesejahteraan masyarakat. Lebih lanjut dijelaskan bahwa yang termasuk kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi, antara lain meliputi juga pelabuhan bebas.

Dalam Pasal 6 ayat (5) mengatur bahwa Penataan Ruang Wilayah nasional meliputi ruang wilayah yurisdiksi dan wilayah kedaulatan nasional yang mencakup ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan. begitu pula dengan pengaturan pada ayat (6) bahwa penataan ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan. lebih lanjut dalam ayat (7) mengatur bahwa pengelolaan sumber daya ruang laut dan ruang udara diatur dengan Undang-Undang tersendiri.

Pasal 20 ayat (5) mengatur bahwa peninjauan kembali rencana tata ruang dapat dilakukan lebih dari 1 (satu) kali dalam periode 5 (lima) tahun apabila terjadi perubahan lingkungan strategis berupa bencana alam skala besar yang ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan; perubahan batas teritorial negara yang ditetapkan dengan Undang-Undang; perubahan batas Wilayah daerah yang ditetapkan dengan Undang-Undang; dan perubahan kebijakan nasional yang bersifat strategis.

Dalam Pasal 33 ayat (3) diatur bahwa penatagunaan tanah pada ruang yang direncanakan untuk pembangunan prasarana dan sarana bagi kepentingan umum memberikan hak prioritas pertama bagi Pemerintah dan pemerintah daerah untuk menerima pengalihan hak atas tanah dari pemegang hak atas tanah. Dalam penjelasan Pasal 33 ayat (3) dijelaskan bahwa pembangunan bagi kepentingan umum yang

dilaksanakan Pemerintah atau pemerintah daerah meliputi salah satunya pelabuhan.

Untuk itu, dalam penyusunan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran, ketentuan-ketentuan yang terkait dengan pengelolaan tata ruang harus mengacu kepada ketentuan-ketentuan di dalam Undang-Undang tentang Penataan Ruang seperti yang telah diuraikan.

**K. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Undang-Undang tentang PWP3K)**

Keterkaitan antara RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang Pelayaran dengan Undang-Undang tentang PWP3K yakni dalam perencanaan PWP3K. Pasal 18 angka 2 Undang-Undang tentang Cipta Kerja yang mengubah ketentuan Pasal 7 ayat (1) UU tentang PWP3K menyatakan bahwa Perencanaan PWP3K terdiri atas rencana zonasi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil (RZWP-3-K) dan rencana zonasi Kawasan startegis nasional (RZ KSN), dan rencana zonasi kawasan stategis nasional tertentu (RZ KSNT). Perencanaan PWP3K dilakukan dengan mempertimbangkan antara lain kewajiban untuk mengalokasikan ruang dan akses Masyarakat dalam pemanfaatan ruang perairan dan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil yang mempunyai fungsi sosial dan ekonomi sebagaimana tercantum dalam Pasal 18 angka 3 yang menyisipkan Pasal 7B diantara Pasal 6 dan Pasal 7 Undang-Undang tentang Pelayaran.

Pasal 18 angka 12 yang mengubah ketentuan Pasal 16 Undang-Undang tentang Pelayaran menyatakan bahwa pemanfaatan ruang dari perairan persisi wajib dilakukan sesuai dengan rencana tata ruang dan/atau rencana zonasi. Dimana setiap orang yang melakukan pemanfaatan ruang dari perairan pesisir wajib memiliki kesesuaian kegiatan pemanfaatan ruang laut dari Pemerintah Pusat. Dalam

Pemberian kesesuaian kegiatan pemanfaatan ruang laut wajib mempertimbangkan kelestarian Ekosistem Perairan Pesisir, Masyarakat, nelayan tradisional, kepentingan nasional, dan hak lintas damai bagi kapal asing. Selain itu Kesesuaian kegiatan pemanfaatan ruang laut tidak dapat diberikan pada Zona inti di Kawasan Konservasi di Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana tercantum dalam Pasal 18 angka 14 Undang-Undang tentang Cipta Kerja yang mengubah ketentuan Pasal 17 Undang-Undang tentang Pelayaran.

Setiap Orang yang melakukan pemanfaatan sumber daya Perairan Pesisir dan perairan pulau-pulau kecil wajib memiliki Perizinan Berusaha untuk kegiatan produksi garam; biofarmakologi laut; bioteknologi laut; pemanfaatan air laut selain energi; wisata bahari; pemasangan pipa dan kabel bawah laut; dan/atau pengangkatan benda muatan kapal tenggelam sebagaimana diatur dalam Pasal 18 angka 17 Undang-Undang tentang Cipta Kerja yang mengubah ketentuan Pasal 19 Undang-Undang tentang Pelayaran. Terkait perizinan ini, dalam Pasal 18 angka 18 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah ketentuan Pasal 20 Undang-Undang tentang Pelayaran dijelaskan bahwa pemerintah pusat wajib memfasilitasi perizinan berusaha terkait pemanfaatan di laut kepada Masyarakat lokal dan Masyarakat tradisional yang melakukan pemanfaatan sumber daya perairan pesisir untuk pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari.

Perizinan berusaha sebagaimana telah diuraikan diatas diberikan kepada orang perseorangan warga negara Indonesia; korporasi yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia; koperasi yang dibentuk oleh Masyarakat; atau Masyarakat Lokal. Untuk Pemanfaatan ruang Perairan Pesisir yang dilakukan oleh instansi pemerintah dan tidak termasuk dalam kebijakan nasional yang bersifat strategis diberikan dalam bentuk konfirmasi kesesuaian kegiatan pemanfaatan ruang laut sebagaimana tercantum dalam Pasal 18 angka 20 Undang-Undang tentang Cipta Kerja yang mengubah ketentuan dalam Pasal 22A UU tentang Pelayaran.

Pemanfaatan pulau-pulau kecil dan perairan di sekitarnya diprioritaskan untuk kepentingan konservasi, Pendidikan dan

pelatihan, penelitian dan pengembangan, budi daya laut, pariwisata, usaha perikanan dan kelautan serta industry perikanan secara Lestari, pertanian organic, peternakan, dan/atau pertahanan dan keamanan negara sebagaimana tercantum dalam Pasal 23 Undang-Undang tentang Pelayaran.

Dalam rangka penanaman modal asing, pemanfaatan pulau-pulau kecil dan pemanfaatan perairan di sekitarnya harus memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat dan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penanaman modal Pasal 18 angka 23 Undang-Undang tentang Cipta Kerja yang mengubah ketentuan dalam Pasal 26A Undang-Undang tentang Pelayaran.

Dalam Pasal 34 Undang-Undang tentang Pelayaran diatur bahwa Reklamasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil dilakukan dalam rangka meningkatkan manfaat dan/atau nilai tambah Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil ditinjau dari aspek teknis, lingkungan, dan sosial ekonomi. Pelaksanaan Reklamasi wajib menjaga dan memperhatikan: keberlanjutan kehidupan dan penghidupan Masyarakat; keseimbangan antara kepentingan pemanfaatan dan kepentingan pelestarian fungsi lingkungan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil; serta persyaratan teknis pengambilan, pengerukan, dan penimbunan material.

Terkait perizinan, pemerintah pusat atau pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya memberikan dan mencabut perizinan berusaha terkait pemanfaatan di laut di wilayah perairan pesisir sebagaimana tercantum dalam Pasal 18 angka 25 Undang-Undang tentang Cipta Kerja yang mengubah ketentuan dalam Pasal 50 Undang-Undang tentang Pelayaran. Berdasarkan uraian di atas maka dalam penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran perlu memperhatikan ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang tentang PWP3K khususnya terkait pemanfaatan sumber daya di laut.

**L. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah**



## **Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Undang-Undang tentang Perikanan)**

UU tentang Perikanan pada prinsipnya merupakan undang-undang penyempurnaan dari Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan. Undang-Undang ini telah mengalami dua kali perubahan yaitu melalui Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, lalu kemudian diubah kembali dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja khususnya perubahannya dapat dilihat dalam Pasal 27. UU tentang Perikanan ini dibentuk dalam rangka pemanfaatan sumber daya ikan yang belum memberikan peningkatan taraf hidup yang berkelanjutan dan berkeadilan melalui pengelolaan perikanan, pengawasan, dan sistem penegakan hukum yang optimal. UU tentang Perikanan ini sendiri bertujuan di antaranya untuk meningkatkan taraf hidup nelayan kecil dan pembudi daya-ikan kecil, meningkatkan penerimaan dan devisa negara, mendorong perluasan dan kesempatan kerja, serta meningkatkan ketersediaan dan konsumsi sumber protein ikan.

Keterkaitan UU tentang Perikanan dengan UU tentang Pelayaran dapat dilihat di beberapa pengaturan. Pertama, pengaturan definisi Pelabuhan Perikanan yang terdapat dalam Pasal 1 angka 23 dalam UU tentang Perikanan, yang berbunyi Pelabuhan Perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis Perikanan yang digunakan sebagai tempat Kapal Perikanan bersandar, berlabuh, dan/atau bongkar muat Ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang Perikanan. Kedua, terkait dengan tugas dan kewenangan di Syahbandar di Pelabuhan Perikanan. Hal ini tercantum dalam Pasal 27 UU Cipta Kerja angka 20 terkait Pasal 42 ayat (2) UU tentang Perikanan. Dalam ketentuan ini, bahwa Syahbandar di Pelabuhan Perikanan mempunyai tugas dan wewenang:

- a. menerbitkan persetujuan berlayar;
- b. mengatur kedatangan dan keberangkatan Kapal Perikanan;
- c. memeriksa ulang kelengkapan dokumen Kapal Perikanan;
- d. memeriksa teknis dan nautis Kapal Perikanan dan memeriksa alat Penangkapan Ikan, dan alat bantu Penangkapan Ikan;
- e. memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut;
- f. memeriksa log book penangkapan dan pengangkutan Ikan;
- g. mengatur olah gerak dan lalu lintas Kapal Perikanan di Pelabuhan Perikanan;
- h. mengawasi pemanduan;
- i. mengawasi pengisian bahan bakar;
- j. mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas Pelabuhan Perikanan;
- k. melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- l. memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di Pelabuhan Perikanan;
- m. mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
- n. memeriksa pemenuhan persyaratan pengawakan Kapal Perikanan;
- o. menerbitkan surat tanda bukti lapor kedatangan dan keberangkatan Kapal Perikanan; dan
- p. memeriksa sertifikat Ikan hasil tangkapan.

Keterkaitan UU tentang Perikanan dengan UU tentang Pelayaran dapat dilihat di beberapa pengaturan. Pertama, pengaturan definisi Pelabuhan Perikanan yang terdapat dalam Pasal 1 angka 23 dalam UU tentang Perikanan, yang berbunyi Pelabuhan Perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan.

*Ketiga*, terkait dengan pengangkatan Syahbandar, berdasarkan Pasal 27 UU Cipta Kerja angka 20 terkait Pasal 42 ayat (4) UU tentang Perikanan menyatakan bahwa Syahbandar di Pelabuhan Perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diangkat oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pelayaran.

Dengan demikian dalam penyusunan RUU tentang Perubahan UU tentang Pelayaran hal-hal substansi yang terdapat UU tentang Perikanan khususnya terkait dengan definisi Pelabuhan Perikanan,

tugas dan kewenangan syahbandar, dan pengangkatan Syahbandar harus menjadi dasar pijakan dalam merumuskan beberapa pengaturan dalam RUU tentang Perubahan atas UU tentang Pelayaran agar sinkron, harmonis dan tidak bertentangan dalam rangka menciptakan perbaikan substansi UU tentang Pelayaran di masa mendatang.

PUSAT PUU DPR RI

## **BAB IV**

### **LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS**

#### **A. Landasan Filosofis**

Pancasila merupakan ideologi bangsa dan negara yang menjadi pilar penting untuk menciptakan suatu tata kehidupan berbangsa dan bernegara. Implementasi Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum menjadikan segala aktivitas kehidupan harus berdasarkan nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila salah satunya dalam pembentukan peraturan perundang-undangan termasuk penyusunan RUU tentang Perubahan atas UU tentang Pelayaran. Terdapat nilai Pancasila yang terkandung dalam penyusunan RUU ini yaitu Sila Kelima Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia.

Penerapan nilai Sila Kelima Pancasila dalam RUU tentang Perubahan atas UU tentang Pelayaran ini yaitu melakukan kegiatan dalam rangka mewujudkan kemajuan yang merata dan berkeadilan sosial. Pembentukan RUU ini diharapkan dapat memberikan kemajuan yang merata dan berkeadilan sosial bagi seluruh rakyat khususnya bagi pemangku kepentingan di sektor pelayaran. Nilai keadilan sosial ini juga tercermin melalui perbaikan sistem pelayaran di Indonesia yang saat ini belum dilakukan secara optimal dan mendapat perhatian yang serius dari Pemerintah. Beberapa perbaikan penyelenggaraan pelayaran yang perlu mendapatkan perhatian, *pertama*, penerapan asas *cabotage* di antaranya pengaturan mengenai skema pembiayaan khusus dalam menunjang pembiayaan industri pelayaran nasional dan pengaturan di tingkat undang-undang untuk memberikan hak angkut oleh armada kapal nasional yang memerlukan koordinasi lintas Kementerian. *Kedua*, pengaturan formula untuk menekan harga barang secara signifikan di sejumlah daerah, sebagai bagian dari upaya kehadiran Negara untuk mengendalikan harga barang dari komponen biaya angkut. *Ketiga*, penyempurnaan penyelenggaraan pelayaran rakyat yang sampai saat ini belum dikelola secara optimal. *Keempat*, pengaturan penyelenggaraan pengangkutan layanan publik di laut atau yang dikenal juga dengan tol laut. *Kelima*, penyempurnaan pengaturan

mengenai penjaga laut dan pantai (*sea and coast guard*), dimana sampai saat ini belum ada kejelasan siapa kelembagaan yang paling berwenang melakukan penjagaan laut dan pantai. *Keenam*, tata cara penahanan kapal di pelabuhan.

Selain itu, dengan nilai Sila ke-5 Pancasila ini, penyelenggaraan pelayaran di Indonesia diharapkan dapat memberi kemakmuran kepada rakyat Indonesia utamanya dalam memberikan perbaikan pelayanan pelayaran dan perlindungan bagi para pemangku kepentingan di sektor pelayaran serta juga untuk dapat menambah pendapatan negara.

Nilai-nilai Pancasila tersebut tentunya harus sejalan dengan tujuan bernegara yang tercantum dalam alinea ke-4 Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi “melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial”. Nilai-nilai Pancasila dan tujuan bernegara dalam Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 yang terkandung dalam RUU tentang Perubahan atas UU tentang Pelayaran ini diharapkan dapat menjadi pilar yang kuat untuk menciptakan landasan filosofis bagi penyelenggaraan pelayaran di Indonesia.

Selain nilai-nilai Pancasila, Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 juga mendasari pembentukan UU tentang Pelayaran. Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 mengamanatkan salah satu tujuan negara yaitu memajukan kesejahteraan umum dengan berdasar pada Pancasila yang kelima silanya merupakan falsafah dan pandangan hidup bangsa Indonesia. Pembangunan nasional merupakan perwujudan dari pembukaan UUD NRI Tahun 1945 ini, dan oleh karenanya pembangunan nasional merupakan pencerminan kehendak untuk terus-menerus meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia secara adil dan merata, serta mengembangkan kehidupan masyarakat dan penyelenggaraan negara yang maju dan demokratis berdasarkan Pancasila dan UUD NRI Tahun 1945

## **B. Landasan Sosiologis**

Transportasi merupakan dasar untuk pembangunan ekonomi, perkembangan masyarakat, serta pertumbuhan industrialisasi, sehingga sangat memengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Oleh karena itu, transportasi harus dilihat dalam kerangka ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan dari NKRI. Transportasi dalam hal ini mencakup transportasi moda darat, laut, dan udara. Adapun yang menjadi fokus dalam penyusunan naskah akademik dan rancangan undang-undang ini adalah transportasi laut, yang saat ini keberadaannya telah diatur di dalam Undang-Undang tentang Pelayaran.

Definsi “pelayaran” merujuk pada ketentuan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang tentang Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Undang-Undang tentang Pelayaran sebagai dasar hukum bagi pengaturan pelayaran di Indonesia telah diberlakukan selama 14 tahun sejak disahkan pada tanggal 7 Mei 2008. Dalam keberlakuannya, terdapat perkembangan, permasalahan, dan kebutuhan dalam penyelenggaraan bidang pelayaran yang dirasa perlu direspon untuk menyempurnakan undang-undang ini, antara lain mencakup: *pertama*: penerapan asas *cabotage*. Penerapan asas ini telah banyak membawa kemajuan bagi pelayaran Indonesia, karena dengan berlakunya asas *cabotage* pelayaran nasional menjadi bergairah penambahan kepemilikan kapal meningkat signifikan. Hanya saja diduga masih terdapat penyimpangan dalam pelaksanaan asas ini, yakni dugaan adanya kapal yang melakukan pengangkutan barang dan/atau orang berbendera Indonesia, tetapi merupakan kapal milik asing. Untuk itu, perlu dicarikan jalan keluar di dalam pengaturan kedepan untuk menghindari penyimpangan terhadap asas *cabotage*.

### **1. Penghapusan Biaya Angkut Logistik**

Urusan kehadiran Logistik bagi masyarakat, merupakan sebuah urusan wajib pemerintah, yang sampai saat ini masih belum menemukan formula untuk menekan harga barang secara signifikan di

sejumlah daerah. Sebagai bagian dari upaya kehadiran Negara untuk mengendalikan harga barang dari komponen biaya angkut. Hal ini juga akan menarik bagi investasi dari atau ke timur Indonesia dan/atau daerah-daerah kepulauan lainnya, diperlukan pengaturan pasal yang menyebutkan peniadaan pembiayaan atau penghapusan biaya angkut logistik.

Terkait dengan sejumlah fakta bahwa ada dugaan kehadiran mafia harga barang di daerah setempat, bukan merupakan ranah revisi UU Pelayaran ini, namun di rezim penegakan hukum pemerintah, baik dilakukan bersama kementerian perdagangan bersama aparat penegak hukum ataupun dilakukan sendiri oleh penegak hukum. Setidaknya dengan hadirnya pasal ini, akan memastikan rumor bahwa salahsatu komponen kenaikan harga adalah adanya biaya angkut. Untuk itu diperlukan norma yang mengatur keringana bagi biaya angkut pelayaran, agar biaya angkut dapat lebih bersaing dan murah.

*Ketiga*, pelayaran rakyat. Pelayaran rakyat memiliki peran yang penting bagi masyarakat dan perekonomian Indonesia, serta memiliki kontribusi yang besar terhadap dunia pelayaran di Indonesia, karena jumlahnya yang signifikan. Hanya saja keberadaannya dirasa masih tertinggal karena kondisi kapal yang tua dan kurang memenuhi standar, kondisi Pelabuhan yang kurang layak, lemahnya permodalan, kurangnya kesejahteraan, biaya tinggi dan lain. Untuk itu, didalam RUU ini keberadaan pelayaran rakyat perlu diatur secara lebih komprehensif, agar keberadaannya menjadi lebih baik. *Ketiga*, lebih jumlahnya tol laut, saat ini pengaturan mengenai tol laut telah diatur di Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut yang diikuti dengan terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 161 Tahun 2015 tanggal 16 Oktober 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 168 Tahun 2015 tentang tentang Tarif Angkutan Barang di Laut Dalam Rangka Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) dirasakan masih kurang kuat. Untuk itu, diperlukan pengaturan tentang

penyelenggaraan pelayanan publik terkait trayek tol laut baik untuk pelayaran komersial maupun non-komersial dan peran pemerintah dalam mendukung sistem transportasi yang efektif dan efisien.

*keempat*: saat ini tidak ada kejelasan siapa kelembagaan yang paling berwenang melakukan penjagaan laut dan Pantai, hal ini disebabkan banyak kelembagaan yang masing-masing memiliki kewenangannya sendiri-sendiri, sehingga terhadap kapal dapat dilakukan pemeriksaan berulang oleh beberapa instansi. Hal ini tentu saja menimbulkan ketidaefisienan dalam pengawasan pelayaran di laut. Penjaga laut dan pantai (*sea and coast guard*) perlu ada penegasan atau arah politik hukum terkait keberadaan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, apakah akan tetap diatur dan diperjelas eksistensinya di dalam Undang-Undang tentang Pelayaran, ataukah akan diintegrasikan dengan kelembagaan lainnya agar tercipta sinergi dan efisiensi dalam pengawasan, penegakan hukum, dan menciptakan keamanan di wilayah laut Indonesia, -*Keenam*, bentuk kerjasama dan perusahaan kepelabuhan, Undang-Undang tentang Pelayaran mengatur Kerjasama pengelolaan pelabuhan melalui bentuk konsesi dan “bentuk lainnya”, hal ini menimbulkan persoalan tersendiri di dalam implementasinya, sehingga kedepan perlu ada pembenahan melalui revisi Undang-Undang tentang Pelayaran.

Untuk itu, Undang-Undang Pelayaran perlu segera disempurnakan untuk dapat menjawab tantangan, perkembangan, dan permasalahan di dalam penyelenggaraan bidang pelayaran.

### **C. Landasan Yuridis**

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang. Negara kepulauan membutuhkan suatu sistem transportasi perairan yang kuat untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Undang-Undang tentang Pelayaran) yang disahkan pada



tanggal 7 Mei 2008 merupakan Undang-Undang yang menggantikan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Undang-Undang tentang Pelayaran diharapkan menjawab kebutuhan hukum terkait dengan angkutan laut dan berbagai problematika yang muncul di masyarakat dan perkembangannya yang sudah tidak dapat lagi dijawab oleh Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992. Undang-Undang ini kemudian membawa semangat dan paradigma baru dalam dunia pelayaran baik dari sisi kelembagaan, penyelenggaraan pelabuhan, peningkatan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, maupun pemberdayaan industri pelayaran dan perkapalan nasional.

Undang-Undang tentang Pelayaran terdiri dari 355 Pasal dan 22 Bab yang mengatur 4 (empat) unsur materi muatan di bidang pelayaran yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim. Ke empat unsur tersebut merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Undang-Undang Pelayaran saat itu juga lahir dengan latar belakang sosiologis di mana perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.

Pasca diberlakukannya Undang-Undang tentang Pelayaran ini, telah ditetapkan berbagai peraturan perundang-undangan sebagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang tentang Pelayaran serta peraturan pelaksanaan teknis lainnya. Undang-Undang tentang Pelayaran telah dapat mewujudkan penerapan asas cabotage, penyusunan Tatanan Kepelabuhanan Nasional, pemisahan fungsi regulator dan operator dalam penyelenggaraan pelabuhan, dan pemberian konsesi kepelabuhanan kepada Badan Usaha Pelabuhan. Selain itu, terkait dukungan konektivitas transportasi dan logistik

melalui penyelenggaraan angkutan barang (tol laut), kapal ternak ternak, pelayaran perintis, penerapan Teknologi Informasi melalui inaportnet, Vessel Traffic Service (VTS) serta keikutsertaan Indonesia secara aktif dalam Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan forum kerjasama internasional di bidang maritim secara bilateral, regional maupun multilateral di bidang pelayaran.

Namun demikian dalam pelaksanaan Undang-Undang tentang Pelayaran selama 15 tahun, tentu telah terjadi berbagai perubahan paradigma dan lingkungan strategis, baik dalam sistem ketatanegaraan Indonesia, visi dan misi Pemerintah dalam menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi di dunia pelayaran. Harus diakui masih ada amanat Undang-Undang tentang Pelayaran yang masih terus-menerus diupayakan untuk diwujudkan, diantaranya pemberdayaan pelayaran rakyat yang merupakan kegiatan angkutan laut tradisional yang menjadi karakteristik rakyat Indonesia, kelembagaan Sea and Coast Guard dan kepastian penegakan hukum di bidang pelayaran.

Untuk menjaga wilayah laut yang sangat luas tersebut, Indonesia memiliki tujuh lembaga penegak hukum yang memiliki satgas patroli di laut. Lembaga penegak hukum tersebut diantaranya adalah TNI-Angkatan Laut; POLRI- Direktorat Kepolisian Perairan; Kementerian Perhubungan-Dirjen Hubla; Kementerian Kelautan dan Perikanan-Dirjen PSDKP; Kementerian Keuangan- Dirjen Bea Cukai; Badan Keamanan Laut (Bakamla); dan Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Illegal (Satgas 115). Ke-tujuh lembaga penegak hukum tersebut melaksanakan patroli terkait dengan keamanan dilaut secara sektoral sesuai dengan kewenangan yang dimiliki berdasarkan peraturan perundang-undangan masing-masing. Banyaknya lembaga yang ikut mengawal pengamanan hukum di laut, di satu sisi membuat pengawasan keamanan laut menjadi lebih kuat, namun disisi lain akan menimbulkan tumpang tindih lembaga dalam tindak pengamanan wilayah laut. Banyaknya lembaga ini, disebabkan karena banyaknya peraturan perundang-undangan yang saling tumpang tindih antar instansi. Peraturan yang tumpang tindih ini

mengakibatkan banyak lembaga memiliki tugas pokok dan fungsi yang beririsan, sehingga dalam menyusun kebijakan, seringkali terjadi tumpang tindih kewenangan.

Penerapan asas cabotage telah banyak membawa kemajuan bagi dunia pelayaran nasional, namun demikian masih perlu perkuatan komponen pendukung dari asas cabotage, yaitu perkuatan pada pasal-pasal yang dapat meningkatkan kinerja sektor industri pelayaran, galangan, perbankan, asuransi, kepelabuhanan, ketenagakerjaan, perdagangan, logistik dan tenaga kerja. Pembinaan terhadap pelayaran rakyat yang lebih kuat dan komprehensif juga menjadi catatan bagi perbaikan Undang-Undang tentang pelayaran.

Dalam pelaksanaannya, dibutuhkan kajian mendalam terkait pengaturan tentang penyelenggaraan pelayanan publik terkait trayek tol laut baik untuk pelayaran komersial maupun non-komersial dan peran pemerintah dalam mendukung sistem transportasi yang efektif dan efisien yang mendukung tol laut. Hal ini guna mendapatkan gambaran utuh penyebab permasalahan yang memerlukan penguatan dalam sejumlah pasal dalam Undang-Undang tentang Pelayaran

Dalam keberlakuannya selama 15 tahun sejak 2008, telah dilakukan gugatan (judicial review) terhadap Undang-Undang tentang Pelayaran sebanyak 3 (tiga) kali ke Mahkamah Konstitusi, meskipun 2 (dua) gugatan tidak diterima, dan 1 (satu) gugatan ditolak. Dalam dinamika legislasi yang terus berkembang dan bergerak, ada banyak undang-undang yang terkait dengan bidang pelayaran yang telah mengalami pembaharuan dan perubahan. Salah satu yang sangat mencolok adalah terjadinya perubahan yang mendasar pada 79 undang-undang sektoral termasuk Undang-Undang tentang Pelayaran dengan lahirnya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang ( Undang-Undang tentang Cipta Kerja). Undang-Undang tentang Cipta Kerja mengubah 68 ketentuan materi muatan dalam Undang-Undang tentang Pelayaran.

Sebagai bagian dari dinamika metode omnibus law yang kemudian diakomodir dan diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022, maka semua ketentuan dalam Undang-Undang tentang Pelayaran yang telah diubah atau dicabut oleh Undang-Undang tentang Cipta Kerja tidak dapat dilakukan perubahan atau pencabutan kecuali dengan Perubahan Undang-Undang tentang Cipta Kerja itu sendiri. Hal ini dinyatakan dalam Pasal 97A yakni: “Materi muatan yang diatur dalam Peraturan Perundang-undangan yang menggunakan metode omnibus hanya dapat diubah dan/atau dicabut dengan mengubah dan/atau mencabut Peraturan Perundang-undangan tersebut.” Dengan demikian Rancangan Undang-Undang Perubahan Kedua atas Undang-Undang tentang Pelayaran harus dengan cermat memperhatikan ketentuan pasal-pasal Undang-Undang tentang Pelayaran yang diubah dalam Undang-Undang tentang Cipta Kerja tersebut. Ketentuan pasal-pasal tersebut tidak dapat diubah dalam Rancangan Undang-Undang Perubahan Kedua atas Undang-Undang tentang Pelayaran.

Demikian pula diundangkannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) memberikan implikasi terhadap ketentuan pidana pada berbagai undang-undang termasuk Undang-Undang tentang Pelayaran. Dalam Ketentuan Peralihan Pasal 613 Undang-Undang tentang KUHP diatur bahwa pada saat Undang-Undang tentang KUHP mulai berlaku maka setiap UU dan peraturan daerah yang memuat ketentuan pidana harus menyesuaikan dengan ketentuan Buku Kesatu Undang-Undang tentang KUHP tersebut. Dalam ketentuan penutup Undang-Undang tentang KUHP tidak menyinggung ataupun mencabut ketentuan tertentu yang terkait pidana dalam Undang-Undang tentang Pelayaran, artinya ketentuan pidana yang ada dalam Undang-Undang tentang Pelayaran dapat tetap berlaku. Hal ini diperkuat dengan ketentuan Pasal 187 Undang-Undang tentang KUHP yang menyatakan bahwa ketentuan dalam Bab I - Bab V Buku Kesatu berlaku juga bagi perbuatan yang dapat dipidana menurut peraturan perundang-undangan lain, kecuali ditentukan lain menurut UU. Jadi Undang-

Undang tentang Pelayaran dapat mengatur suatu tindak pidana berbeda dengan Buku Satu KUHP (*lex specialist*).

PUSAT PUU DPR RI

## **BAB V**

### **JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN UNDANG-UNDANG**

#### **A. Jangkauan dan Arah Pengaturan**

Adapun tujuan dari penyusunan RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran adalah untuk Adapun tujuan dari penyusunan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut RUU Perubahan Kedua Atas UU Pelayaran) adalah untuk mewujudkan kedaulatan dan meningkatkan peran dunia pelayaran Indonesia, mewujudkan biaya logistik pelayaran yang murah dan efisien, meningkatkan daya saing dalam penyelenggaraan pelayaran Indonesia, meningkatkan nilai *logistic performance index* (LPI) dalam penyelenggaraan kepelabuhan di Indonesia, dan memperjelas kedudukan dan status kelembagaan penjaga laut dan pantai.

#### **B. Ruang Lingkup Materi Muatan Undang-Undang**

##### **1. Ketentuan Umum**

Ketentuan umum RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang Pelayaran berisi batasan pengertian atau definisi, singkatan atau akronim yang digunakan. Terdapat beberapa ketentuan umum dalam UU tentang Pelayaran yang perlu disempurnakan atau ditambahkan antara lain:

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
2. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
3. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
4. Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.

5. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.
6. Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
7. Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.
8. Pelayaran-Perintis adalah pelayanan angkutan di perairan pada trayektrayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial.
9. Usaha Jasa Terkait adalah kegiatan usaha yang bersifat memperlancar proses kegiatan di bidang pelayaran.
10. Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak yang menggunakan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh operator angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tersebut.
11. Usaha Pokok adalah jenis usaha yang disebutkan di dalam surat izin usaha suatu perusahaan.
12. Hipotek Kapal adalah hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain.
13. Piutang-Pelayaran yang Didahulukan adalah tagihan yang wajib dilunasi lebih dahulu dari hasil eksekusi kapal mendahului tagihan pemegang hipotek kapal.

14. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
15. Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, hierarki pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra-dan antarmoda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.
16. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
17. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
18. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
19. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan



pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

20. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
21. Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
22. Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
23. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
24. Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
25. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
26. Otoritas Pelabuhan (Port Authority) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
27. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan,

- dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
28. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.
  29. Kolam Pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal.
  30. Tata Ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang.
  31. Penataan Ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.
  32. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
  33. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
  34. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
  35. Badan Klasifikasi adalah lembaga klasifikasi kapal yang melakukan pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan kapal, jaminan mutu material marine, pengawasan pembangunan, pemeliharaan, dan perombakan kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi.
  36. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya,

- ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
37. Kapal Perang adalah kapal Tentara Nasional Indonesia yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
  38. Kapal Negara adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya.
  39. Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia.
  40. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
  41. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.
  42. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.
  43. Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.
  44. Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan-pelayaran.
  45. Alur-Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.
  46. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk

meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.

47. Telekomunikasi-Pelayaran adalah telekomunikasi khusus untuk keperluan dinas pelayaran yang merupakan setiap pemancaran, pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apa pun melalui sistem kawat, optik, radio, atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak-pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.
48. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.
49. Perairan Wajib Pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan dilakukan pemanduan kepada kapal yang melayarinya.
50. Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.
51. Pekerjaan Bawah Air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi, atau kapal yang dilakukan di bawah air dan/atau pekerjaan di bawah air yang bersifat khusus, yaitu penggunaan peralatan bawah air yang dioperasikan dari permukaan air.
52. Pengerukan adalah pekerjaan mengubah bentuk dasar perairan untuk mencapai kedalaman dan lebar yang dikehendaki atau untuk mengambil material dasar perairan yang dipergunakan untuk keperluan tertentu.
53. Reklamasi adalah pekerjaan timbunan di perairan atau pesisir yang mengubah garis pantai dan/atau kontur kedalaman perairan.
54. Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan.
55. Salvage adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal

- atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.
56. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
57. Perlindungan Lingkungan Maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran.
58. Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.
59. **Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah lembaga yang melaksanakan dan mengoordinasikan fungsi penjagaan, keselamatan, dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.**
60. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk pelayaran.
61. Setiap Orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
62. **Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.**
63. **Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.**
64. Menteri adalah Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran.

## 2. Angkutan Laut Dalam Negeri

Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, yang dilakukan oleh orang perseorangan warga

negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia, yang wajib menggunakan kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan dari satu titik koordinat ke titik koordinat lainnya di wilayah perairan Indonesia.

### **3. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat**

Kegiatan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat sebagai usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan yang menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran dan tipe kapal tertentu. Kapal Pelayaran-Rakyat harus memenuhi standar dan spesifikasi sebagai berikut:

- a. menggunakan bahan baku sebagian dari kayu dan dapat dikombinasi dengan bahan lain, sepanjang tidak mengurangi tampilan sebagai kapal kayu;
- b. memiliki ruang-ruang yang dilengkapi dengan perlengkapan dan peralatan untuk orang dan Barang sesuai dengan spesifikasi teknis yang dibutuhkan;
- c. memenuhi standarisasi tipe berdasarkan ukuran dan penggunaan untuk angkutan orang dan Barang; dan
- d. dibangun berdasarkan gambar rancang bangun yang baku, dengan tipe dan ukuran tertentu yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Dalam rangka penyelenggaraan pelayaran dilakukan pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat. Pemberdayaan Angkutan Laut-Pelayaran-Rakyat bertujuan untuk:

- a. memberdayakan ekonomi rakyat dalam usaha skala kecil dan menengah;
- b. meningkatkan ketahanan konektivitas dan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan;

- c. memelihara warisan budaya bangsa; dan
- d. mendukung program penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik angkutan Barang dan penumpang di laut dengan mempertimbangkan prinsip keekonomian, keselamatan dan keamanan, serta kemampuan dan kapasitas Kapal Pelayaran-Rakyat.

Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah, yang dilakukan melalui:

- a. pengembangan sumber daya manusia;
- b. pengembangan armada kapal pelayaran-rakyat;
- c. pembangunan terminal kapal pelayaran rakyat;
- d. peningkatan kapasitas pengelolaan usaha Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat; dan
- e. memaksimalkan ketersediaan muatan kapal pelayaran-rakyat.

Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat dilakukan oleh oleh Perusahaan pelayaran rakyat, yang berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah. Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah didanai oleh:

- a. anggaran pendapatan dan belanja negara;
- b. anggaran pendapatan belanja daerah; atau
- c. anggaran pendapatan dan belanja daerah kabupaten/kota.

Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat oleh Perusahaan Pelayaran-Rakyat dapat didanai melalui bank dan/atau lembaga keuangan bukan bank, dimana pemerintah dapat memberikan insentif atas pembangunan armada Kapal Pelayaran-Rakyat dengan ukuran tertentu Pembangunan armada kapal pelayaran-rakyat, yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pendanaan dapat dilakukan melalui pembiayaan usaha mikro, kecil, dan menengah. Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat diatur dengan Peraturan Pemerintah.

#### **4. Pengangkutan Pelayanan Publik Di Laut**

Sebagai bagian dari Sistem Logistik Nasional, Tol Laut/Pengangkutan Pelayanan Publik Di Laut diselenggarakan untuk meningkatkan kelancaran distribusi barang atau logistic, serta mengurangi disparitas harga di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan, meningkatkan pemerataan pembangunan, serta daya saing nasional. Penyelenggaraan Tol Laut/Pengangkutan Pelayanan Publik Di Laut menggunakan mekanisme penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di laut, yang meliputi:

- a. barang kebutuhan pokok dan barang penting, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- b. jenis barang lain sesuai dengan kebutuhan masyarakat daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan.

Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di diselenggarakan oleh Pemerintah, yang pelaksanaannya ditugaskan kepada Badan Usaha, milik negara dan/atau badan usaha swasta di bidang angkutan laut, yang Menteri. Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di laut wajib memenuhi:

- a. ketentuan tarif dan jaringan trayek pelayaran angkutan barang yang ditetapkan oleh Menteri;
- b. standar pelayanan tentang perlakuan dan pelayanan bagi semua pengguna jasa;
- c. keselamatan dan keamanan pelayaran serta angkutan barang;
- d. sarana dan prasarana Pelabuhan yang ditetapkan oleh Menteri; dan
- e. efisiensi dan kelancaraan angkutan barang.

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan Tol Laut/ Penyelenggaraan Pengangkutan Pelayanan Publik di Laut diatur dalam Peraturan Pemerintah. Pemerintah Pusat berkewajiban menyediakan infrastruktur fisik dan fasilitas kepelabuhanan untuk penyelenggaraan Tol Laut/Pengangkutan Pelayanan Publik Di Laut di daerah tujuan. Penyediaan infrastruktur fisik dan fasilitas kepelabuhanan sekurang-kurangnya meliputi:



- a. pelabuhan;
- b. tempat penyimpanan sementara barang angkutan laut;
- c. infrastruktur jalan di sekitar pelabuhan; dan
- d. fasilitas lainnya.

Dalam pelaksanaan penyediaan infrastruktur fisik dan fasilitas kepelabuhanan, Pemerintah Pusat menugaskan kepada badan usaha. Anggaran penyediaan infrastruktur fisik dan fasilitas kepelabuhanan untuk penyelenggaraan Tol Laut/Pengangkutan Pelayanan Publik Di Laut dibebankan kepada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Anggaran Pendapatan Belanja Daerah, dan sumber pembiayaan lainnya yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Ketentuan lebih lanjut mengenai penyediaan infrastruktur fisik dan fasilitas kepelabuhanan diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Dalam penyediaan infrastruktur fisik dan fasilitas kepelabuhanan Pemerintah Pusat berkoordinasi dengan pemerintah daerah untuk penentuan wilayah tata ruang pembangunan. Untuk kelancaran penyelenggaraan Tol Laut/Pengangkutan Pelayanan Publik Di Laut, Badan Usaha milik negara di bidang angkutan laut dapat berkoordinasi dan bekerja sama dengan pelaku usaha Angkutan Laut Pelayaran Rakyat. Ketentuan lebih lanjut mengenai koordinasi dan Kerjasama diatur dalam Peraturan Pemerintah

## **10. Perizinan Angkutan**

Orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga negara asing dalam bentuk usaha patungan (joint venture) dengan membentuk perusahaan angkutan laut yang memiliki kapal berbendera Indonesia sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal dengan ukuran 10.000 (sepuluh ribu Gross Tonnage) dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia.

## **11. Pemberdayaan Industri Angkutan Perairan Nasional**

Pengembangan dan pengadaan armada angkutan perairan nasional dilakukan dalam rangka memberdayakan angkutan perairan

nasional dan memperkuat industri perkapalan nasional yang dilakukan secara terpadu, terencana, terukur, dengan dukungan semua sektor terkait dan tersosialisasi guna memastikan adanya kemajuan industri angkutan perairan dan industri perkapalan.

## **12. Penahanan Kapal**

Perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan. Ketentuan mengenai tata cara penahanan kapal di pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

## **13. Penjaga Laut dan Pantai**

Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan dan dikoordinasikan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.

Pelaksanaan dan koordinasi fungsi dilakukan oleh penjaga laut dan Pantai (sea and coats guard).

Penjaga laut dan pantai dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden.

Pasal 352

Penjaga laut dan pantai (sea and coast guard) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1a) sudah harus dibentuk paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

## BAB VI PENUTUP

### A. Simpulan

Berdasarkan kajian teoretis, kajian empiris, evaluasi peraturan perundang-undangan, serta pertimbangan filosofis, sosiologis, dan yuridis, dapat disimpulkan bahwa:

1. Transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat dibutuhkan masyarakat sekaligus berpengaruh bagi pembangunan dan perekonomian di Indonesia. Transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang atau muatan dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Terdapat dua unsur penting dalam transportasi, yaitu perpindahan alat transportasi dan pemindahan secara fisik barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi mencakup transportasi moda darat, laut, dan udara. Fokus dalam penyusunan naskah akademik dan rancangan undang-undang ini adalah transportasi laut.

Undang-Undang tentang Pelayaran perlu dilakukan perubahan karena untuk sinkronisasi dengan Undang-Undang tentang Cipta Kerja. Selain itu terdapat juga beberapa permasalahan dalam pelaksanaannya seperti penerapan asas *cabotage*; biaya angkut logistik yang dapat mempengaruhi harga barang, keberadaan pelayaran rakyat yang masih tertinggal; dasar hukum tol laut masih kurang; keberadaan penjaga laut dan pantai (*sea and coast guard*);

Adapun teori dan konsep yang digunakan yakni definisi pelayara, kepelabuhanan, keamanan laut, kelembagaan penjaga laut dan pantai. Selain itu dijelaskan juga mengenai asas/prinsip yang terkait dengan penyusunan norma yang meliputi asas manfaat, asas usaha Bersama dan kekeluargaan, asas efisiensidan efektif, asas persaingan sehat, asas adil dan merata tanpa diskriminasi, asas keterpaduan, asas tegaknya hukum, asas kemandirian, asas berkelanjutan, asas kedaulatan negara, dan asas kebangsaan. Dijelaskan juga mengenai kajian terhadap praktik penyelenggaraan, kondisi yang ada, serta permasalahan yang dihadapi masyarakat

dan kajian terhadap implikasi penerapan sistem baru yang akan diatur dalam undang-undang dan dampaknya terhadap aspek beban keuangan negara.

2. Dalam evaluasi peraturan perundang-undangan terkait dijelaskan beberapa undang-undang yang memiliki keterkaitan dengan pelayaran yakni Undang-Undang tentang HKPD; Undang-Undang tentang Pemda; Undang-Undang tentang Penataan Ruang; Undang-Undang tentang KUHP; Undang-Undang tentang Perikanan; Undang-Undang tentang; Undang-Undang tentang Landas Kontinen, Undang-Undang tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil; Undang-Undang tentang Informasi Geospasial; dan Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam.
3. Landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang Pelayaran.

- a. Landasan Filosofis

Penerapan nilai Sila Kelima Pancasila dalam RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang Pelayaran ini yaitu melakukan kegiatan dalam rangka mewujudkan kemajuan yang merata dan berkeadilan sosial. Pembentukan RUU ini diharapkan dapat memberikan kemajuan yang merata dan berkeadilan sosial bagi seluruh rakyat khususnya bagi pemangku kepentingan di sektor pelayaran.

- b. Landasan Sosiologis

Transportasi merupakan dasar untuk pembangunan ekonomi, perkembangan masyarakat, serta pertumbuhan industrialisasi, sehingga sangat memengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Oleh karena itu, transportasi harus dilihat dalam kerangka ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan dari NKRI. Transportasi dalam hal ini mencakup transportasi moda darat, laut, dan udara. Adapun yang menjadi fokus dalam penyusunan naskah akademik dan rancangan undang-undang ini adalah transportasi laut, yang saat ini

keberadaannya telah diatur di dalam Undang-Undang tentang Pelayaran.

c. Landasan Yuridis

Banyaknya lembaga yang ikut mengawal pengamanan hukum di laut, di satu sisi membuat pengawasan keamanan laut menjadi lebih kuat, namun disisi lain akan menimbulkan tumpang tindih lembaga dalam tindak pengamanan wilayah laut. Banyaknya lembaga ini, disebabkan karena banyaknya peraturan perundang-undangan yang saling tumpang tindih antar instansi. Peraturan yang tumpang tindih ini mengakibatkan banyak lembaga memiliki tugas pokok dan fungsi yang beririsan, sehingga dalam menyusun kebijakan, seringkali terjadi tumpang tindih kewenangan.

Dalam dinamika legislasi yang terus berkembang dan bergerak, ada banyak undang-undang yang terkait dengan bidang pelayaran yang telah mengalami pembaharuan dan perubahan. Yang sangat mencolok adalah terjadinya perubahan yang mendasar pada 79 undang-undang sektoral termasuk Undang-Undang tentang Pelayaran dengan lahirnya Undang-Undang tentang Cipta Kerja. Diundangkannya Undang-Undang Nomor tentang KUHP memberikan implikasi terhadap ketentuan pidana pada berbagai undang-undang termasuk Undang-Undang tentang Pelayaran.

**B. Saran**

Berdasarkan simpulan tersebut disarankan perlu dibentuk RUU mengenai Perubahan UU tentang Pelayaran guna dapat memenuhi kebutuhan hukum di masyarakat dan memberikan kepastian hukum dalam penyelenggaraan pelayaran di Indonesia.

**DAFTAR PUSTAKA**

**BUKU**

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2010.
- A.H. Hamid, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Makassar: Sah Media, 2017.
- Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak, Perancangan Kontrak*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Perkasa, 2007.
- Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004.
- Az. Nasution, *Iklan dan Konsumen (Tinjauan dari Sudut Hukum dan Perlindungan Konsumen)*, 1994.
- Bambang Prihartono, dkk., *Konsep Tol Laut dan Implementasi 2015 – 2019*, Jakarta: Direktorat Transportasi Bappenas dan Puslitbang Perhubungan Laut, 2015.
- Bambang Triatmodjo, *Perencanaan Pelabuhan*, Yogyakarta: Beta Offset, 2009.
- Black's Law Dictionary, Abridged Sixth Edition, 1991.
- BPK RI. 2020. Laporan Hasil Pemeriksaan Kinerja Atas Pengelolaan Pelayanan Angkutan Barang Tol Laut Pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Dan Instansi Terkait Lainnya. Jakarta: Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia.
- Danrivanto Budhijanto. *Hukum Telekomunikasi, Penyiaran & Teknologi Informasi, Regulasi dan Konvergensi*, Bandung: PT. Refika Aditama, 2013.
- Darmawan Tribowo dan Sugeng Bahagijo, *Mimpi Negara Kesejahteraan*, Jakarta: LP3ES, 2006.
- David M. L. Tobing, *Parkir + Perlindungan Hukum Konsumen*, Jakarta: PT. Timpani Agung, 2007.
- Dirjen Perlindungan Konsumen dan Tertib Niaga Kemendag, *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perlindungan Konsumen dan Tertib Niaga*, 2021.
- Donald P. Rosthschil & David W. Carrol, *Consumer Protection Reporting Service*, Volume One, Maryland: National Law Publishing Corporation, 1986.
- Frans Hendra Winarta, *Hukum Penyelesaian Sengketa-Arbitrase Nasional Indonesia & Internasional*, Jakarta: Sinar Grafika Offset, 2011.
- Handri Raharjo, *Hukum Perusahaan*, Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2013.

- Ika Atikah, *Perlindungan Hak-Hak Konsumen Dalam Hukum Negara*, Serang: Media Madani, 2020.
- Ina Primiana, *UKM & Industri*, Bandung: Alfabeta, 2013.
- Innosentius Samsul, *Perlindungan Konsumen, Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Jakarta: FH Pascasarjana UI, 2004.
- Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014.
- J. Satrio, *Hukum Perjanjian*, Bandung, Citra Aditya, 1992.
- Johannes Gunawan, "Penggunaan Perjanjian Standard dan Implikasinya Pada Asas Kebebasan Berkontrak", *Padjadjaran Majalah Ilmu Hukum dan Pengetahuan Masyarakat*, 1987.
- Karel W. Brevet, *Product Liability*, Chapter 22 Dutch Business Law, Kluwer, 1991.
- Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Sinar Grafika, 2014.
- Made Widnyana, *Alternatif Penyelesaian Sengketa dan Arbitrase*, Jakarta: PT. Fikahati Aneska, 2014.
- M.A. Moegni Djojodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita, 1979.
- Mariam Darus, *Perlindungan Terhadap Konsumen Ditinjau dari Segi Standar Kontrak (Baku)*, Jakarta: BPHN-Binacipta, 1980.
- M. Yamin Jinca, *Transportasi Laut Indonesia (Analisis Sistem dan Studi Kasus)*, Surabaya: Brillian Internasional, 2011.
- Oughton, David, *Textbook on Consumer Law*, London: Blackstone Press, 1997.
- Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi Budiyanoto, *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, Jakarta: APE Publishing, 2007.
- Renstra Direktorat Jenderal Perlindungan Konsumen dan Tertib Niaga Tahun 2020-2024.
- Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain dari Hukum di Indonesia*, Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2006.
- Sidharta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Grasindo, 2000.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, Edisi Revisi*, Jakarta: Grasindo, 2004.

Sudjana & Elisantris Gultom, *Rahasia Dagang dalam Perspektif Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Keni Media, 2016.

Sukarmi, *Cyber Law Kontrak Elektronik dalam Bayang-Bayang Pelaku Usaha*, Jakarta: Pustaka Sutra, 2008.

Suranto, *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang*, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2004.

Sutan Remy Sjahdeini, *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Bank di Indonesia*, Jakarta: Institut Bank Indonesia, 1993.

W. Koster, *Product Liability in the Netherlands*, Martinus Nijhoff Publishers/Dordrecht, 1989.

Wayne K. Talley, *Port Economics*, First Edition, New York: Routledge, 2009.

## **JURNAL**

Anastassios N. Perakis & Athanasios Denisis, "A Survey of Short Sea Shipping and its Prospects in the USA", *Maritime Policy & Management*, 35(6), 2008.

F.J. De Vries, "Product Liability, Recent Developments in Dutch Law, *Varia Peradilan V*, 1990.

Francis Fukuyama dalam Arfian Setiantoro dkk, Urgensi Perlindungan Hukum Konsumen Dan Penyelesaian Sengketa E-Commerce Di Era Masyarakat Ekonomi Asean, *Media Pembinaan Hukum Nasional, Badan Pembinaan Hukum Nasional*, 2018.

Frenky Kristian Saragi, Desi Albert Mamahit, dan Tri Yoga Budi Prasetyo, Implementasi Pembangunan Tol Laut Untuk Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Keamanan Maritim*, 4(1), 2018.

Hasan Iqbal Nur, Tri Achmadi, dan Aditya Verdifauzi, "Optimalisasi Program Tol Laut Terhadap Penurunan Disparitas Harga: Suatu Tinjauan Analisis", *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, Vol. 22, 2020.

Info Maritim. 2020. Transportasi Laut Merajut Keberagaman dan Dorong Pertumbuhan Ekonomi. *Info Maritim*, Edisi 8, Tahun 2020.

Nugraha, Rifan Adi, Jamaluddin Mukhtar, Hardika Fajar Ardianto, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Transaksi Online*, *Jurnal Serambi Hukum*.

Makmur, Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia", *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 13(1), 2009.



- Meria Utama, “Pelaksanaan Online Dispute Resolution (ODR) Arbitrase Di Indonesia Menurut Undang-undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa”, *Majalah Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya: Simbur Cahaya* No.42 Tahun XV Mei 2010, ISSN NO. 14110-0614
- Muryati, Dewi Tuti, and B. Rini Heryanti, “Pengaturan dan Mekanisme Penyelesaian Sengketa Nonlitigasi di Bidang Perdagangan.” *Jurnal Dinamika Sosbud* 3, No. 1, 2011.
- Norma Sari, “Consumer Dispute Settlement: A Comparative Study on Indonesian and Malaysian Law”, *PADJADJARAN Jurnal Hukum* Jilid 5 Nomor 1 Tahun 2018.
- Panky Tri Febiyansah, “Kebijakan Maritim dan Transformasi Industri Pelayaran Indonesia dalam Kerangka Penerapan Asas Cabotage”, *Jurnal Ekonomi Pembangunan LIPI*, 18(1), 2010
- Ros Angesti Anas Kapindha, Salvatia Dwi M, and Winda Rizky Febrina, “Efektivitas dan Efisiensi Alternative Dispute Resolution (ADR) Sebagai Salah Satu Penyelesaian Sengketa Bisnis di Indonesia”, *Privat Law* 1 2, No. 4, 2014
- Sunarjo, “Perbandingan Hukum Indonesia dan Malaysia Terhadap Ketidakseimbangan Dalam Perjanjian Baku”, *Jurnal Cakrawala Hukum*, Vol.6, No.1 Juni 2015
- Suprihantosa Sugiarto, “Online Dispute Resolution (ODR) Sebagai Alternatif Penyelesaian Sengketa di Era Modernisasi”, *Jurnal Qawanin* Vol. 3 No. 1, Januari-Juni 2019

#### **LAMAN**

- Anonim, *Pengertian Konsumen Menurut Para Ahli*, <http://www.infodanpengertian.com/2018/08/pengertian-konsumen-menurut-para-ahli.html> di akses pada tanggal 12 Oktober 2022.
- Dewan Perwakilan Rakyat RI, *Perlindungan Konsumen*, dimuat dalam <https://www.dpr.go.id/arsip/indexlg/id/67>, [http://english.kca.go.kr/wpge/m\\_19/en4300.do](http://english.kca.go.kr/wpge/m_19/en4300.do) diakses pada tanggal 17 November 2018.
- Hadijah Alaydrus & Cantika Adinda Putri, “Pak Jokowi! Ini Biang Keladi Rapor Merah Logistik RI di 2023”, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230517121423-4-438133/pak-jokowi-ini-biang-keladi-rapor-merah-logistik-ri-di-2023>, diakses 18 Oktober 2023.

Kementerian Perhubungan. 2021. Pemerintah Terus Pacu Kinerja Tol Laut. Diakses dari <http://www.dephub.go.id/post/read/pemerintah-terus-pacu-kinerja-tol-laut> , pada 16 Oktober 2023.

KemenpanRB, *Mengenal Lembaga Perlindungan Konsumen AS, dan Kesamaannya dengan LAPOR!*, <https://menpan.go.id/site/berita-terkini/mengenal-lembaga-perlindungan-konsumen-as-dan-kesamaannya-dengan-lapor>, diakses pada 8 Februari 2023.

Kompas. 2020. Tol Laut Belum Efektif Tekan Harga di Biak Numfor. Diakses dari <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2020/03/10/tematik-cetak-tol-laut-belum-efektif-tekan-harga-di-biak-numfor/>, pada 16 Oktober 2023.

KSP. 2021. Sukses Tekan Disparitas Harga, Tol Laut Perlu Optimalisasi. Diakses dari <https://www.ksp.go.id/sukses-tekan-disparitas-harga-tol-laut-perlu-optimalisasi.html> , pada 16 Oktober 2023.

icctf.or.id, "Indonesia Climate Change Trust Fund, Tentang SDGS", <https://www.icctf.or.id/sdgs/>, diakses 20 Maret 2023

Investopedia.com, "Customer: Definition and How to Study Their Behavior for Marketing", <https://www.investopedia.com/terms/c/customer.asp> diakses pada tanggal 18 Oktober 2022

Kamus Hukum Online Indonesia, Sengketa <https://kamushukum.web.id/arti-kata/sengketa/> diakses tanggal 7 November

Oxford Learners Dictionaries. Handmade adjective <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/handmade?q=handmade>

"Realisasi Muatan Kapal Tol Laut Terus Meningkat", <https://mediaindonesia.com/ekonomi/603876/realisasi-muatan-kapal-tol-laut-terus-meningkat>, diakses 15 Oktober 2023.

Rinaldi Mohammad Azka, "Dimarahi Jokowi Soal Tol Laut, Kemenhub Buka Kendala Sebenarnya", <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200308/98/1210461/dimarahi-jokowi-soal-tol-laut-kemenhub-buka-kendala-sebenarnya>, diakses 16 Oktober 2023.

Sarno Wuragil, "Subjek Hukum dan Objek", <https://www.sarno.id/2017/01/subjek-hukum-dan-objek-hukum/> Hukum, diakses pada tanggal 08 Oktober 2022.

Sindonews. 2019. Pengusaha Surabaya Keluhkan Efektivitas Tol Laut ke Papua. Diakses dari <https://daerah.sindonews.com/artikel/jatim/14482/pengusaha-surabaya-keluhkan-efektivitas-tol-laut-ke-papua> , pada 16 Oktober 2023.

“Transportasi laut pegang peranan strategis untuk merajut keberagaman Indonesia dan Mendorong pertumbuhan ekonomi”, <https://dephub.go.id/post/read/transportasi-laut-pegang-peranan-strategis-untuk-merajut-keberagaman-indonesia-dan-mendorong-pertumbuhan-ekonomi>, diakses 23 Desember 2022.

Unikom, “Tinjauan Umum Perlindungan Konsumen, Pelaku Usaha Serta Penggunaan Arus Listrik Dengan Telepon Seluler Berbasis Sistem Jaringan GPRS/GSM Seluler”, <http://consumerlawpage.com/article/lobby.shtml> dalam <https://elib.unikom.ac.id/files/disk1/319/jbptunikompp-gdl-silvanusad-15910-3-babii.doc>, diakses pada tanggal 9 Februari 2023.

United Nations Economic and Social Commission for Western, The 5Ps of the Sustainable Development Goals [https://www.unescwa.org/sites/default/files/inline-files/the\\_5ps\\_of\\_the\\_sustainable\\_development\\_goals.pdf](https://www.unescwa.org/sites/default/files/inline-files/the_5ps_of_the_sustainable_development_goals.pdf), diakses 20 Maret 2023.

## **LAMPIRAN**

### **DAFTAR PAKAR DAN PEMANGKU KEPENTINGAN KEGIATAN DISKUSI DALAM RANGKA PENYUSUNAN NASKAH AKADEMIK DAN RUU TENTANG PELAYARAN**

<b>NO</b>	<b>NARA SUMBER/PEMANGKU KEPENTINGAN</b>	<b>WAKTU KEGIATAN</b>	<b>KETERANGAN</b>
1.	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;	Senin, 16 Oktober 2023 dan Senin, 15 Januari 2024	
2.	PT. Pelabuhan Indonesia (Persero);	Senin, 16 Oktober 2023 dan Senin, 15 Januari 2024	

<b>NO</b>	<b>NARA SUMBER/PEMANGKU KEPENTINGAN</b>	<b>WAKTU KEGIATAN</b>	<b>KETERANGAN</b>
3.	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);	Senin, 16 Oktober 2023	
4.	PT. Pelayaran Nasional Indonesia	27 Oktober 2023 dan 15 Januari 2024	
5.	Fakultas Hukum Universitas Indonesia	Selasa, 17 Oktober 2023	
6.	Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada	Senin, 15 Januari 2024	Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si.
7.	Istitute Transportasi Trisakti	Selasa, 17 Oktober 2023	Rully Indrawan
8.	Universitas International Batam (UIB)	26 Oktober 2023	Naufal Abdurrahman dan Danang Cahyagi (Politeknik Batam)
9.	Politeknik Negeri Batam	26 Oktober 2023	
10.	<i>Indonesian National Shipowners Association (INSA)</i>	17 Oktober 2023 dan 15 Januari 2024	
11.	PT. Krakatau Bandar Samudra;	4 Desember 2023	
12.	PT. Samudra Indonesia, Tbk.	4 Desember 2023	
13.	PT. Bumi Resources, Tbk.	6 Desember 2023	
14.	PT. Indonesia Morowali Industrial Park.	6 Desember 2023	
15.	PT Arutmin Indonesia	6 Desember 2023	
16.	PT MSC Mediterranean Shipping Indonesia	Senin, 15 Januari 2024	
18.	Direktur Peraturan Perpajakan Jenderal Direktorat Pajak Kementerian Keuangan	15 Januari 2024	
19.	Kepala Biro Hukum dan Organisasi Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian	15 Januari 2024	
20.	Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan	7 Februari 2024	

<b>NO</b>	<b>NARA SUMBER/PEMANGKU KEPENTINGAN</b>	<b>WAKTU KEGIATAN</b>	<b>KETERANGAN</b>
	Pantai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut		
21.	Deputi Operasi dan Latihan, Badan Kemanan Laut	7 Februari 2024	
22.	Kepala Dinas Hukum TNI Angkatan Laut	7 Februari 2024	
23.	Dirpolair Korpolaairud Baharkam Polri	7 Februari 2024	
24.	Analisis Keimigrasian Ahli Utama, Direktorat Jenderal Imigrasi	7 Februari 2024	
25.	Kasubdit Patroli Laut, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	7 Februari 2024	
26.	Plt. Deputi Bidang Karantina Tumbuhan Badan Karantina Indonesia	7 Februari 2024	
27.	Ketua Tim Kerja Pemeliharaan dan Perawatan Sarana Pengawasan Direktorat Pemantauan dan Operasi Armada	7 Februari 2024	
28.	Fakultas Hukum Universitas Tanjung Pura	20 Februari 2024	H. Hamdani, SH., M.Hum.
29.	Fakultas Teknik Universitas Tanjung Pura	20 Februari 2024	Dr. Said, ST., MT.
30.	KSOP Pontianak, Provinsi Kalimantan Barat	21 Februari 2024	
31.	Fakultas Hukum Universitas Hassanudin	20 Februari 2024	Prof. Dr. S.M. Noor.
32.	Fakultas Teknik Universitas Hassanuddin	20 Februari 2024	Dr. Andi Sitti Chairunnisa.

<b>NO</b>	<b>NARA SUMBER/PEMANGKU KEPENTINGAN</b>	<b>WAKTU KEGIATAN</b>	<b>KETERANGAN</b>
33.	KSOP Utama Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan	21 Februari 2024	
34.	PT Industri Kapal Indonesia (PT IKII), Sulawesi Selatan	21 Februari 2024	

PUSAT PUU DPR RI